

## CHEMIN DE FER DE CONAKRY AU NIGER

[La mission Salesses]

(*La Dépêche coloniale*, 13 décembre 1896)

Nous avons reproduit, hier, des extraits du compte-rendu de la mission effectuée par M. le capitaine du génie Salesses<sup>1</sup>, chargé par le ministre des colonies d'étudier le chemin de fer de Konakry (Guinée française), au Niger.

Nous relevons, dans l'exposé publié par le *Bulletin de l'Afrique française* qui a reçu la primeur du travail de M. Salesses, le passage suivant :

« Les ports de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey sont rendus peu commodes par la présence de la barre, et même, pendant certains jours, ces côtes ne sont pas accessibles ; on peut en améliorer l'accès au moyen de wharfs ; néanmoins, ces travaux coûteux mettent les projets de voies ferrées de ces colonies dans un état d'infériorité par rapport aux autres. »

M. le capitaine Salesses paraît ignorer qu'il existe un wharf au Dahomey, celui de Cotonou, qui a rendu, pendant l'expédition du général Dodds, les plus signalés services et qui en rend de non moins importants depuis à la colonie qui voit son trafic augmenter tous les jours grâce à l'ouvrage dont nous parlons. Nous ne retenons donc que cette affirmation nouvelle faite par un officier qui a vu les choses de près, que les wharfs, dans les ports importants de la côte d'Afrique, sont d'une utilité incontestable. À la Côte-d'Ivoire, où un projet de wharf est en suspend depuis longtemps, on obtiendrait rapidement les mêmes avantages qu'au Dahomey, en la dotant de cet outillage indispensable à son développement commercial. À Saint-Louis, à Grand-Popo il en serait de même ; les intentions des Allemands, nos voisins de Petit-Popo, sont là qui nous pressent... Nous l'avons dit bien souvent, nous le répétons encore aujourd'hui, il appartient au ministre des colonies de prendre en ce sens de promptes décisions qu'il n'y a aucune raison d'ajourner.

---

### INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 11 décembre 1898)

Le capitaine du génie Salesses a fait, hier soir, à la Société de géographie, une intéressante conférence sur la Guinée et le chemin de fer projeté de Conakry au Niger.

Le tracé de cette ligne, qui comptera 550 kilomètres environ, a été fixé, ces dernières années, par le conférencier, en deux missions qu'il a conduites très brillamment.

Un public nombreux a suivi, avec un grand intérêt, l'exposé très documenté de M. Salesses sur la Guinée, le Fouta-Djallon et les régions sud du Soudan, qui seront

---

<sup>1</sup> Pierre Eugène Mathurin Salesses (et non Salesses)(Villecomtal, Aveyron, 6 oct. 1858-Rodez, 8 juin 1931) : École d'application du Génie de Fontainebleau, détaché au service géographique du ministère des colonies. Continuation des études de la route de Konakry au Niger (14 oct. 1895). Commandeur de la Légion d'honneur du 29 décembre 1918 : lieutenant-colonel du Génie (territorial), chef de la mission forestière de recherche des bois pour les grandes Compagnies de chemins de fer.

appelées à un développement économique considérable dès que la ligne ferrée sera construite.

M. Le Myre de Vilers, qui présidait la séance, a vivement félicité le capitaine Salesses d'avoir su préparer, grâce à sa science et à son énergie, les éléments d'une entreprise coloniale aussi importante.

---

### LE CHEMIN DE FER DE CONAKRY AU NIGER NAVIGABLE (*La Dépêche coloniale*, 18 décembre 1898)

Le capitaine du génie Salesses, chargé de mission pour l'étude du chemin de fer de Conakry au Niger navigable, dont nous avons inséré, en son temps, le premier rapport de mission, publié dans le *Bulletin de l'Afrique française*, la relation de la seconde mission qu'il vient d'accomplir.

Nous espérons pouvoir reproduire prochainement *in extenso* ce travail intéressant, que nos lecteurs liront avec fruit ; en attendant, nous en extrayons le passage suivant qui est plus spécialement relatif aux résultats obtenus au cours de sa seconde mission par M. Salesses, qui a relevé sur la carte ci-contre, le tracé de la ligne projetée.

Les résultats de la mission ont été les suivants : 1° un lever détaillé au 1/5.000<sup>e</sup> d'une bande de 550 kilomètres de longueur et 400 mètres de largeur ; 2° des itinéraires nouveaux de 3.500 kilomètres qui, joints à ceux de la première mission, donnent un parcours total de 5.500 kilomètres ; 3° les déterminations des déclinaisons magnétiques, latitudes et longitudes de 36 points, savoir : 16 la première année et 20 la deuxième année ; 4° des observations météorologiques, géologiques, botaniques, ethnologiques, linguistiques, etc. ; 5° des échantillons de minéralogie et des renseignements techniques de tout ordre.

Ces résultats, combinés avec les travaux de M. Paroisse et ceux de la mission de délimitation Passaga, fournissent une base mathématique pour l'établissement d'une carte détaillée de la Guinée française ; les cours du Badi ou Samou, des deux Scarcies, du Mongo, du Tinkisso, du Niger, du Bafing, du Kon-Kouré et de leurs affluents sont complètement relevés ; l'orographie est également beaucoup mieux connue, notamment quant aux altitudes et aux lignes de fractures, la composition géologique de la majeure partie de la Colonie est nettement déterminée ; enfin, tous les éléments nécessaires à la rédaction de l'avant-projet du chemin de fer de pénétration ont été rapportés ; cet avant projet sera terminé à bref délai, de façon à fournir une base positive d'évaluation des dépenses de construction.

Les pentes ne dépassent pas 25 millimètres par mètre ; les courbes ont toutes plus de 103 mètres de rayon, à l'exception d'une seule qui n'a que 75 mètres, mais qu'on pourra probablement ouvrir encore ; le tracé ne comporte ni viaduc, ni tunnel, ni grands terrassements ; les ponts seront tous d'un modèle courant, de 25 mètres de portée le plus souvent, et au plus de 35 mètres à l'exception du pont de la Kolenté, de 60 mètres de large, en deux ou trois arches. Le tracé peut être résumé approximativement par trois noms, Conakry-Timbo-Kouroussa, bien qu'il passe à une étape au sud de Timbo et de Kouroussa ; on a expliqué pourquoi l'on ne pouvait placer Timbo sur la grande ligne : mais on pourrait fort bien le placer sur un embranchement, partant par exemple de Dongol Fella.

D'après la description du pays, l'on voit que les difficultés sont concentrées sur les talus des terrasses qui le constituent, et, en outre, sur la descente et la remontée de la grande ligne de fracture, jalonnée par le Méonkouré et la Kolenté ; cela fait au total quatre difficultés principales énumérées comme il suit : montée des monts Oulong, descente de Gouléah ; montée de Bambaïa, descente de Simbacounian. La montée de Bambaïa est l'obstacle le plus important de beaucoup, soit à cause de la grande

différence de niveau, soit à cause de la dureté des blocs granitiques, parmi lesquels il faut la frayer.

L'examen de la carte fait ressortir les avantages du tracé proposé : Il est d'abord central, c'est-à-dire à égale distance des frontières Nord et Sud de la Colonie ; il est prolongé par tout le réseau navigable du bassin supérieur du Niger, savoir le fleuve jusqu'au barrage de Sotuba, près de Bamako, le Milo jusqu'au delà de Bissandougou, et le Tinkisso jusqu'à Toumanéïa ; il reste assez à portée du Kissi et du Kouranko, pour que les noirs de ces provinces aient intérêt à lui porter leurs produits au lieu d'aller à Sierra-Leone ou à Port-Lokko ; enfin, il est productif par lui-même dans toutes ses parties, au point qu'on peut le construire par sections et échelonner l'effort financier à accomplir.

On peut, par exemple, le qualifier jusqu'à Dongol Fella de chemin de fer du Foutah Djallon et en poursuivre l'exécution sous cette rubrique, remettant à plus tard la deuxième moitié du projet. Le projet dessert convenablement les régions populeuses du Kanéah, du Foutah méridional, du Firia, du Oulada et les gros marchés indigènes du Friguiagbé, Téliko, Kouroufing, Banko, Toumania, Passaïa, Kouroussa. On peut lui reprocher de laisser de côté les marchés de Démokoulima et Kébalé, tout le pays de Labé et les provinces populeuses qui avoisinent le Kon-Kouré. Cette critique purement commerciale, émise par M. le gouverneur de la Guinée et le résident du Foutah Djallon, m'a conduit à reconnaître une variante qui, partant de Friguiagbé, emprunterait les vallées de l'Oua-Oua, du Méon-Kouré et du haut Kon-Kouré, et rejoindrait le tracé actuel vers Aïndê-Koum-Kouré ou Koumi-Oumarca.

Cette étude a montré qu'il résulterait de ce nouveau tracé un allongement de 20 kilomètres, mais qu'au point de vue technique, les difficultés de la descente de Gouléah et de la montée de Bambaïa seraient supprimées : de plus, le pont de la Kolenté ne serait plus nécessaire. Comme le temps manquait pour faire le lever détaillé de la variante, il a été décidé que l'adjoint du génie Naudé retournerait en 1898-1899 pour exécuter ce travail, de manière pouvoir l'annexer en temps utile à l'avant-projet basé provisoirement sur le tracé actuel. M. Naudé est parti récemment le 25 octobre à Marseille avec trois sous-officiers ; il n'y a pas le moindre doute qu'il ne réussisse pleinement dans la tâche qui lui a été confiée.

---

#### INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 22 janvier 1899)

M. Ballay, gouverneur de la Guinée, s'occupe activement d'un emprunt qui serait effectué par sa colonie en vue de la construction du chemin de Conakry au Niger.

Les études de cette voie ferrée qui ont été accomplies par les différentes missions du capitaine Salesses, sont aujourd'hui terminées, et le Ministre des Colonies serait à la veille, nous dit-on, de donner son approbation aux projets de l'honorable gouverneur de la Guinée.

On ne saurait trop féliciter M. Guillain de l'impulsion qu'il cherche à imprimer aux grands travaux de voies ferrées dans nos colonies de la Côte occidentale d'Afrique.

Il vient, en outre, de décider l'envoi au Dahomey, d'une mission composée d'officiers du génie, en vue d'effectuer les études du tracé du chemin de fer du Dahomey.

---

#### INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 26 mars 1899)

Le ministre des colonies prépare un projet de décret ayant pour but d'autoriser la colonie de la Guinée française à contracter un emprunt en vue de la construction du chemin de fer de Konakry au Niger.

---

INFORMATIONS  
GUINÉE  
(*La Dépêche coloniale*, 2 mai 1899)

Nos lecteurs se souviennent des études que nous avons consacrées à la reconnaissance brillamment opérée par le capitaine du génie Salesses du tracé à adopter pour un chemin de fer qui relierait Konakry, capitale et port principal de la Guinée française, à Kardamana, situé sur le Niger, à trente kilomètres en aval de Kouroussa. dans le Soudan français.

Le capitaine Salesses avait présenté en même temps une variante et une solution.

Les études ont été très activement poussées sur les données qu'il avait fournies, si bien que les travaux seront commencés au début du prochain automne, que la ligne soit concédée à une compagnie ou entreprise directement par la colonie de la Guinée française elle-même.

Nous croyons savoir que M. Guillain, ministre des colonies, se propose, si les devoirs de sa charge lui en laissent le loisir, d'aller à ce moment-là donner le premier coup de pioche à cette importante ligne de pénétration de la mer au Soudan.

---

Guinée  
(*La Dépêche coloniale*, 5 juillet 1899)

La ligne du chemin de fer de Konakry au Niger, au tracé de laquelle a travaillé avec tant de zèle le capitaine Salesses, sera bientôt, pensons-nous, l'objet d'une étude au Parlement même. Les études, en effet, viennent d'en être complétées. Deux variantes du tracé primitif ont été étudiées : l'une, par le haut Konzouré, entre Frigerbé et les sources du fleuve ; l'autre, entre le Tinkisso et Kouroussa, par le gros centre commercial de Banko. On a étudié, de plus, le raccord éventuel de Timbo et du nord du Fouta-Djallon avec la ligne principale.

Ces études complémentaires ont été faites par M. Naudé, adjoint du génie, qui faisait partie de la dernière mission Salesses. Secondé par l'adjudant Nicolas et les sergents Dubusse et Vandamme, il a mené à bien la tâche qui lui avait été confiée par M. Ballay, gouverneur de la Guinée française, et il sera, dans quelques jours, de retour en France. Le *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, de juillet, nous apprend que le levé rapporté par M. Naudé comporte 450 kilomètres au 1/5.000<sup>e</sup>, se décomposant ainsi :

60 kilomètres de petites améliorations.

200 — pour la variante de Konmuré, pour l'embranchement de Timbo.

30 — pour la variante de Kourouso.

Ajoutons que la variante du Konkouré a déjà été adoptée définitivement, sur l'ordre de M. Guillain.

Maintenant que toutes les études sont faites, il faudrait que la Chambre trouvât dès la rentrée, le temps d'étudier le projet de chemin de fer.

---

(*La Dépêche coloniale*, 9 juillet 1899)

Nous avons inséré dans notre numéro du 19 décembre dernier la carte du tracé du chemin de fer de Konakry au Niger navigable, et avons publié le remarquable rapport du capitaine Salesses. Cependant un certain nombre de « desiderata » restaient encore à satisfaire, plutôt au point de vue d'un plus grand trafic qu'au point de vue technique.

Outre quelques petits perfectionnements à apporter au tracé primitif, il était de la plus haute importance d'étudier en détail deux variantes : l'une, par le haut Konkouré entre Friguiagbé et les sources du fleuve ; l'autre, entre le Tinkisso et Kouroussa par le gros centre commercial de Banko ; il fallait, en outre, étudier le raccord éventuel de Timbo et du nord du Foula-Djallon avec la ligne principale.

Sur la proposition de M. Ballay, gouverneur de la Guinée française, cette tâche a été confiée par le ministère des colonies à M. Naudé, adjoint du génie, qui faisait déjà partie de la dernière mission Salesses. M. Naudé avait montré le plus grand zèle et la plus grande activité dans la majeure partie du premier tracé. Il possède une expérience typographique et technique très grande, acquise sous les colonels Marinier et Joffre, lors du tracé de la voie Kayes-Bamakou [sic].

Il a dirigé, en outre, avec une compétence remarquée, la construction de la route de Bamakou à Bougouni, qui a été fort utilisée tout récemment dans l'expédition de Sikasso,

Secondé par trois bons sous-officiers du génie : MM. Nicolas, adjudant ; Dubus et Vandamme, sergents, tous trois déjà familiarisés avec ce genre de travaux à Madagascar et même en Guinée, M. Naudé ne pouvait manquer de mener à bonne fin la tâche importante qui lui était confiée. Nous sommes heureux d'apprendre qu'il l'a faite avec un plein succès. Sa mission est maintenant réunie à Konakry, et abordera au port de Marseille ces jours-ci, un peu éprouvée par de dures fatigues que le retour en France, les éloges et sans doute aussi les récompenses de ses chefs lui feront oublier.

Le levé rapporté comporte 450 kilomètres au 1/5.000<sup>e</sup>, se décomposant ainsi :

60 kilomètres de petites améliorations ;

200 kilomètres pour la variante de Konkouré ;

30 kilomètres pour l'embranchement de Timbo ;

170 kilomètres pour la variante de Kouroussa :

Plus environ 300 ou 400 kilomètres de levés de reconnaissances.

Disons immédiatement que, sur l'ordre de M. Guillain, l'ancien ministre des colonies, la variante de Konkouré a été adoptée définitivement, malgré l'allongement de 50 kilomètres qui en résulte sur le premier tracé, la deuxième variante pourrait bien avoir aussi le même sort.

Tous ces travaux enrichissent extraordinairement la carte de notre colonie de la Guinée. Aussi est-il bon d'ajouter que l'ensemble des résultats des missions Salesses, Millot, Naudé, Paroisse, Alby, Chasles, Passage, Cayrade, et tout dernièrement du docteur Maclaud, sera résumé dans une belle carte au 1/200.000<sup>e</sup>, dont l'exécution a été confiée au capitaine Millot qui y met en ce moment la dernière main.

Tous ces travaux, pour la plupart, sont payés sur le budget local de la Guinée française.

---

#### INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 1<sup>er</sup> août 1899)

Le ministre des colonies a mis la dernière main au projet relatif à l'établissement d'un chemin de fer de Conakry au Niger. Ce projet vient d'être transmis par M. Decrais au

Conseil d'Etat, en vue de l'emprunt à contracter par la colonie de la Guinée française pour la construction.

Le chiffre de l'emprunt sera de 8 millions de francs, pour la construction d'une ligne qui aura environ 500 kilomètres de longueur. On estime que le prix de revient du kilomètre sera de 80.000 francs.

Ajoutons que, contrairement à ce qu'annoncent les journaux, M. Ballay, gouverneur de la Guinée, ne rejoindra son poste qu'en septembre prochain, la présence de l'honorable gouverneur étant nécessaire à Paris où les négociations relatives à l'emprunt que va contracter la colonie qu'il dirige, vont s'ouvrir.

---

## DOCUMENTS OFFICIELS

---

Rapport adressé au président de la République,  
suivi d'un décret autorisant la colonie de la Guinée française à contracter un emprunt  
de 8 millions.

(*La Dépêche coloniale*, 20 août 1899)

### RAPPORT AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 14 août 1899.

Monsieur le président,

La colonie de la Guinée française s'est préoccupée depuis plusieurs années de l'étude et de la construction d'un chemin de fer partant de Conakry et se dirigeant vers le Fouta-Djallon et le Niger. Cette voie ferrée est en effet la condition nécessaire du maintien de sa prospérité actuelle et de son développement futur.

L'exécution de cette ligne, à laquelle la colonie ne pourrait sans danger consacrer toutes ses ressources, a paru seulement réalisable en ayant recours à l'emprunt.

C'est dans ce but, que mon département a préparé le projet de décret ci-joint, qui a été adopté par le Conseil d'Etat et qui tend à autoriser la Guinée française à emprunter, pour commencer les travaux, une somme de 8 millions, dont l'amortissement serait assuré et les intérêts seraient payés à l'aide des revenus ordinaires de la colonie.

J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien revêtir ce projet de décret de votre signature.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre des colonies,  
ALBERT DECRAIS.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des colonies,

Vu l'article 53 du décret du 30 novembre 1882, sur le régime financier des colonies ;

Vu le décret du 10 mars 1893, portant organisation de la colonie de la Guinée française ;

Vu la délibération en date du 16 juillet 1899, du conseil d'administration de la colonie de la Guinée française ;

Vu l'article 78 de la loi de finances du 13 avril 1898 ;

Le Conseil d'Etat entendu.

Décrète :

Article premier. — La colonie de la Guinée française est autorisée à emprunter à la Caisse nationale des retraites, à un taux qui ne pourra pas dépasser 4 fr. 10 p. 100, une

somme de 8 millions qui sera employée à la construction d'une ligne de chemin de fer partant de Conakry et se dirigeant vers le Fouta-Djallon et le Niger.

Art. 2. — Il sera pourvu à l'amortissement de cet emprunt et au paiement des intérêts au moyen de quarante annuités, qui seront inscrites chaque année au budget local au titre des dettes exigibles.

Art. 3. — Le produit des droits perçus à l'exportation est affecté chaque année, par privilège et jusqu'à due concurrence, au paiement des annuités correspondant à l'emprunt autorisé par le présent décret.

En conséquence, le trésorier-payeur de la colonie est tenu d'office, sous sa responsabilité devant la cour des comptes, à ne laisser sortir de sa caisse les fonds grevés du privilège de la caisse nationale des retraites que pour être adressés par lui à cet établissement.

Art. 4. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française et inséré au Bulletin des lois et au Bulletin officiel du ministère des colonies.

Fait à Rambouillet, le 14 août 1899.

Émile Loubet.

Par le Président de la République :

Le ministre des colonies,  
ALBERT DECRAIS.

---

## LE CHEMIN DE FER DE CONAKRY AU NIGER NAVIGABLE

### JUSTIFICATION DU PROJET (*La Dépêche coloniale*, 19 septembre 1899)

En raison de la conformation même de l'Afrique, les voies naturelles de pénétration sont rares et défectueuses, en particulier du côté du Niger ; les animaux de bât font défaut presque partout et les transports doivent se faire à dos d'hommes, avec une très grande lenteur et un prix très élevé, sans la moindre sécurité d'ailleurs pour les marchandises.

La création d'une route n'améliorerait cet état de choses qu'à condition d'introduire des voitures, d'acclimater des animaux de bât et de changer les habitudes des producteurs indigènes ; on voit quelles lenteurs entraîne la solution de ce problème. Quant aux voitures automobiles, elles ont un grand avenir au Soudan, mais il paraît momentanément plus sage de ne leur demander que des parcours restreints de 50 km. environ, à cause des chances encore nombreuses d'avaries.

Sans parler des avantages d'un chemin de fer au point de vue administratif ou militaire, mais au point de vue de la politique étrangère, on peut remarquer que si le centre du Soudan nous appartient, la côte a été découpée en un assez grand nombre de colonies rivales qui prétendent toutes à l'exploitation économique de l'intérieur ; les Anglais créent dans ce but des voies de pénétration, dont une, entre autres, partant de Sierra Leone pénètre déjà à 50 kilomètres vers l'intérieur. Ne pas les imiter serait leur abandonner les profits de la colonisation dont nous conserverions les charges ; il pourrait même arriver que nous fussions évincés politiquement après l'avoir été commercialement.

D'autre part, il n'y a pas lieu de craindre que les lignes projetées de Kayes-Bamakou, Conakry-Niger, Grand Bassam-Kong, et Kotonou-Say se fassent concurrence ; car elles sont suffisamment espacées pour ne pas se disputer le trafic ; chacune d'elles a son utilité propre.

Les études faites au sujet du chemin de fer de Conakry ont prouvé que le terrain, bien qu'accidenté, n'offre pas d'obstacles importants ; il ne reste plus à lever que l'objection financière, la principale à vrai dire, parce que son influence s'exerce sur le choix et la direction de la voie projetée ainsi que sur le mode d'exécution à adopter.

Pour tirer le meilleur parti possible des capitaux disponibles, il est clair qu'il faut qu'une voie ferrée coloniale soit à peu près centrale, de façon à desservir le mieux possible les diverses contrées de la colonie ; elle doit partir d'un bon port et aboutir, autant que possible par la voie la plus courte, à un réseau fluvial navigable. La ligne de Conakry-Niger se conforme à ces conditions. Elle suit à peu près la ligne médiane de la colonie, en partant de son meilleur port pour aboutir à la tête de la navigation du Haut-Niger.

Le trafic de ces contrées, quoique fort important, ne donne pas un tonnage comparable à celui qu'on trouve en Europe ; il serait donc, par suite, inutile d'adopter la même largeur de voie ; la voie a été réduite à 1 m. seulement, les types plus réduits paraissant présenter des défauts qui tiennent principalement au mode de traction.

L'effort tenté par les Anglais suffirait à justifier la productivité de la ligne, mais il est facile d'en faire la preuve directe en ne tablant que sur les données du commerce actuel. En effet, en 1898, le commerce de la Guinée française a été de 9 millions à l'importation et de 9.300.000 fr. à l'exportation, soit, en tout, 18.300.000 fr., commerce provenant presque en totalité d'échanges opérés à l'intérieur du pays.

Le progrès annuel de ce mouvement a été de 3.700.000 fr. en 1897 et de 4 millions en 1898, soit en moyenne de près de 4 millions par an. Quant au commerce de la Guinée anglaise, il se compose pour moitié du trafic fait avec le Libéria et le Sherbro, et pour l'autre moitié du trafic avec les indigènes sous notre protectorat, lequel doit naturellement nous revenir dès que nous aurons le chemin de fer. En 1897, ce commerce était de 11.600.000 fr. à l'importation et de 10.200.000 fr à l'exportation, soit en tout de 21.800.000 fr. dont nous récupérerons la moitié.

Le chemin de fer projeté doit donc desservir un commerce total de 30 millions, sans compter les transports de l'État et de la colonie qu'on peut évaluer à 400.000 francs par an, et le mouvement des voyageurs qui ne peut-être estimé à moins de 600.000 fr., comme le prouvent les expériences du chemin de fer de Dakar-Saint-Louis et de Saint-Paul-de-Loanda à Ambaca.

Si on estime à 80.000 francs le prix de construction kilométrique d'après les données fournies par les chemins de fer anglais et français, le capital de construction serait de 52 millions, exigeant un service d'intérêt de 2.600.000 fr. Les frais d'entretien annuels, à raison de 300 francs le kilomètre, monteraient à 2 millions, donc, en ne tablant que sur le commerce existant, et en prélevant sur ce commerce des tarifs de transport variant entre le 1/6 et le 1/10 de la valeur des produits transportés, le chemin de fer vivrait financièrement sans aucune augmentation de trafic. Or actuellement le caoutchouc supporte du fait de l'emploi des porteurs un prélèvement au moins égal.

Si l'on examine de plus près les éléments du commerce de la Guinée française, tels que les donnent les statistiques douanières, on voit d'abord que le tonnage d'importation était, en 1898, de 17.000 tonnes et celui d'exportation, bien qu'équivalent en valeur, de 6.400 tonnes seulement.

Il faut donc admettre que, au moins, dans les premières années, le chemin de fer portera un faible tonnage composé cependant de marchandises d'une grande valeur ; ce seul fait indique que la voie est nécessairement à fort tarif, et qu'il est indispensable, pour qu'elle vive, de taxer fortement les objets transportés.

#### Caractères essentiels de la ligne

La nature montagneuse de la région, qui a contraint d'adopter de fortes rampes et des courbes resserrées, le faible tonnage des marchandises transportées conduisent à

ne faire circuler sur la ligne que des trains légers, transportant un poids utile d'environ 30 tonnes, au moyen de trois ou quatre véhicules, non compris le tender et la locomotive.

À cause de la fréquence des courbes à petit rayon, la vitesse est nécessairement assez réduite et l'on doit considérer une vitesse commerciale de 25 à 30 km. à l'heure comme un résultat bien suffisant.

De même, un train par jour montant ou descendant, alimentera provisoirement le commerce d'une manière convenable.

(À suivre.)

---

## LES CHEMINS DE FER AUX COLONIES

---

### À LA GUINÉE FRANÇAISE

(*La Dépêche coloniale*, 21 novembre 1899)

Le ministre des colonies vient de signer à la date du 13 novembre, un arrêté aux termes duquel le capitaine du génie hors cadres Salesses est nommé ingénieur principal de 2<sup>e</sup> classe des travaux publics, directeur des travaux du chemin de fer de Konakry au Niger et dépendances.

C'est là une nomination que tout le monde jugera excellente, si on se souvient avec quel zèle et quelle compétence M. le capitaine Salesses a procédé aux études de cette ligne, dont la construction va incessamment commencer.

Rappelons à ce sujet que le premier projet ne desservait pas le Foutah-Djallon, pays de première importance commerciale, vers lequel il eût été nécessaire de créer, dans la suite, un nouvel embranchement.

C'est pourquoi le capitaine Salesses insista pour l'envoi d'une nouvelle mission<sup>2</sup> qui pût reconnaître une variante au tracé précédemment adopté et étudier les moyens de diriger la voie ferrée, à partir de Bambaïa, dans la direction de Kouroussa, ou plus exactement de Kardomanial. Cette seconde étude établit la variante proposée ; elle fut exécutée d'abord par M. le capitaine Salesses auquel fut adjointe M. le capitaine d'infanterie de marine Millot, qui avait, depuis plusieurs années, séjourné dans cette région et relevé la route des caravanes, entre Conakry et Farannah, puis par l'adjoint du génie Naudé, qui collabora au tracé définitif du chemin de fer, et fut l'auteur de deux variantes, l'une par la vallée du Konkouri se rapprochant du Foutah-Djallon, l'autre par le Tinkisso et les marchés voisins du Niger.

Aujourd'hui, le chemin de fer de la Guinée française entre dans la période d'exécution. Un emprunt a été réalisé par l'intermédiaire de la Caisse des dépôts et consignations, et un crédit de 8 millions garantit dès à présent l'exécution de la ligne jusqu'au 120<sup>e</sup> kilomètre. Espérons que l'initiative privée, à laquelle il est fait appel par la voie de l'adjudication, facilitera au gouvernement l'accomplissement d'une œuvre à laquelle est attaché l'avenir de la Guinée française et qui, sous l'impulsion de M. le gouverneur Ballay, ne pouvait être mieux dirigée que par M. le capitaine Salesses.

Disons en quelques lignes quelle fut l'œuvre entreprise à la Guinée française, sous la direction du capitaine Salesses, pour la création d'une ligne ferrée entre Conakry et la partie navigable du Niger.

À la suite d'une première mission, organisée en 1897, et poursuivie pendant la saison sèche 1897-1898, un tracé fut établi pour la création d'une route entre Conakry et Farannah, sur le Niger. Ce tracé devait, d'après les premiers projets, servir pour la route en même temps que pour un chemin de fer tramway à voie étroite genre Decauville.

---

<sup>2</sup> Voir le rapport de l'adjoint du génie Naudé, paru dans le numéro 980 de la *Dépêche coloniale*.

Mais, au cours de sa mission, le capitaine Salesses reconnut que la seconde partie du tracé présentait, à partir de Bambaïa, des inconvénients pratiques considérables pour l'établissement d'une voie ferrée ; que le projet d'itinéraire, acceptable pour une route commerciale, se prêterait difficilement au passage d'une locomotive ; de plus, il était de beaucoup préférable de choisir sur le Haut-Niger un point terminus où l'on fût, en toute saison, absolument certain de la navigabilité du fleuve ; enfin, une double considération, d'un caractère essentiel, se présentait à l'examen du ministre des colonies, d'une part, le premier projet, de Konakry à Farannah, longeait de trop près la frontière de Sierra-Léone pour qu'on n'eût pas à craindre qu'il ne profitât, en certains points, au commerce de nos voisins au détriment du nôtre.

---

## PROJET DE CHEMIN DE FER DE CONAKRY AU NIGER

---

Rapport de l'adjoint du génie de troisième classe Naudé, chargé des études complémentaires du chemin de fer de Conakry au Niger navigable

(*La Dépêche coloniale*, 18 novembre 1899)

MISSIONS AUX COLONIES

(*La Politique coloniale*, 21 et 22 décembre 1899)

Dûne notre numéro du 19 décembre 1899, nous annonçons le départ de la mission de M. l'adjoint du génie Naudé, qui était chargé des études complémentaires de la voie ferrée allant de Conakry au Niger navigable.

Cet officier vient de rédiger le rapport suivant sur sa mission.

Rappelons que, en 1895-1896, une première mission dirigée par le capitaine Salesses était chargée d'étudier le tracé d'une route pour automobiles ou d'une voie Decauville, susceptibles de desservir le développement commercial de la Guinée et de ruiner l'influence de la voie ferrée en construction à Sierra-Leone.

À la suite de cette mission, le capitaine Salesses a reconnu la nécessité de rejeter vers le nord, du côté du Fouta-Djallon, la voie projetée, mesure qui était devenue possible par suite de l'établissement de notre protectorat sur le Foutah, en 1896.

Au cours de sa mission de 1895-1896, le capitaine Salesses put constater :

1° Que le commerce de Conakry avait doublé rapidement, que la ville s'était développée d'une façon extraordinaire et que les bateaux avaient pris l'habitude d'y faire escale ;

2° Que des commerçants s'étaient avancés dans l'intérieur aussi loin que les navires navigables le permettaient, notamment à Forécaria, Coïa, Corera, etc. ; plusieurs s'étaient même installés sur le Niger, à Kouroussa, pour se rapprocher des lieux de production du caoutchouc.

Après un examen approfondi des ressources de la colonie, il s'était rendu compte qu'il ne fallait pas songer un instant à desservir ce mouvement commercial par des porteurs ou des bêtes de somme ; il ne restait, comme solution possible, que les automobiles ou les chemins de fer, et les conclusions du gouverneur de la Guinée et du capitaine Salesses furent en faveur d'un chemin de fer ; sur la proposition de M. Ballay, gouverneur de la Guinée, le ministre des Colonies confia au capitaine Salesses une nouvelle mission chargée d'une étude détaillée du nouveau projet.

1° Cette mission devait perfectionner le tracé 1895-1896 en vue de nouvelles exigences ;

2° Prolonger ce tracé depuis son terminus Bambaïa jusqu'au Niger navigable ;

3° Lever le cours du Niger entre Farannah et Kouroussa, déterminer le point extrême de sa partie navigable et de faire le terminus de la voie ferrée projetée.

Ce programme fut ponctuellement exécuté.

Le résultat de la mission fut un tracé de 550 kilomètres relativement court mais laissant de côté les marchés de Démokoulima et Kébolé, tout le pays de Laoé et les provinces peuplées qui avoisinent le Konkouré,

Cette observation politique et commerciale, formulée par M. Noirot, résident du Foutah, et par M. Ballay, gouverneur de la Guinée, conduisit le capitaine Salesses à envisager une variante qui, partant de Friguiagbé, emprunterait les vallées de l'Oua-Oua, du Méniankouré et du Haut-Kankouré, et rejoindrait l'ancien tracé vers Aïndé-Konkouré vers le Bafing. Des reconnaissances préalables furent faites, à la suite desquelles le gouverneur de la Guinée fit des propositions conformes et, par décision du 24 octobre 1898, le ministre des Colonies décida l'envoi en Guinée d'une, troisième mission, sous les ordres de l'adjoint du génie de 3<sup>e</sup> classe Naudé, ancien membre de la deuxième mission Salesses.

Voici sommairement quels ont été l'itinéraire et l'œuvre de la mission Naudé.

De Conakry, la mission se rend à la R. du Tabili et y exécute jusqu'à Foma le nouveau lever détaillé mentionné au programme, elle aborde ensuite une reconnaissance entre Yembetta et le col de Binkéli destinée à éviter la descente de Mambia. Mais après de nombreuses recherches, elle est obligée de reconnaître l'impossibilité d'une amélioration. Le 1<sup>er</sup> décembre, la mission atteint Mambia et exécute le lever de Mambia à Samourénia, ainsi que celui de Bendougou à Tamighéa.

Le 20 décembre, la mission revient à Friguiagbé, pour entreprendre la grande variante du Konkouré; elle termine ce travail le 18 mars.

Cette variante quitte l'ancien tracé à Friguiagbé, rejoint la rivière Quantamba qu'elle coupe en aval du village de Foulaiä.

Elle remonte la rivière Fassara jusqu'au nord du village de Kindia, passe dans la vallée de l'Oua-Oua ou Fissa, en longeant le pied des contreforts rocheux du mont Gangan, emprunte la vallée du Bamban jusqu'au col de Koba séparatif des bassins de la Grande Scarcie et du Konkouré, elle longe ensuite successivement le Méniankouré, affluent du Konkouré; et le Méniankouredi, les petites vallées de la Kolé et du Boko et atteint enfin le Konkouré à 4 kilomètres en aval de Kébalé, à 213 kilomètres de Conakry.

Le tracé remonte alors le fleuve Konkouré jusqu'à son affluent la Koufa, puis se dirige, par les vallées de la Koufa, de la Finké et de la Coié vers les villages de Songoya et Boubouia. Il rejoint enfin la rive gauche du Konkouré près du confluent de la rivière Kombira et la remonte jusqu'au-dessus d'Aïndé-Konkouré, point de raccord avec le tracé de la deuxième mission Salesses.

La variante du Konkouré est de beaucoup préférable à l'ancien tracé, les pentes du terrain sont plus régulières, les travaux de terrassement et surtout de déroctage seront beaucoup moins importants; elle longe constamment des rivières, et les cols qui font communiquer ces rivières entre elles sont peu élevés.

Les pentes ne dépasseront jamais 25 millimètres par mètre et les courbes auront toutes plus de 100 mètres de rayon; le plus grand pont à construire aura une longueur de 70 mètres en plusieurs arches.

Malgré l'allongement de 50 kilomètres qui en résulte, le tracé par la vallée du Konkouré aura sur l'ancien l'avantage d'être d'une construction plus facile, et d'un trafic plus grand.

La mission arrive à Timbo le 22 mars, elle y reçoit le meilleur accueil de la part de M. Noirot, l'administrateur du Foutah Djallon, et de toute la population européenne. L'étude de l'embranchement indiquée au programme est entreprise immédiatement.

Le tracé, partant de Timbo, redescend successivement les rivières Tchiangui, Salman et Heriko, puis remonte le fleuve Bafing jusqu'à Sokotoro. De ce dernier point, le tracé va rejoindre la ligne principale, vers Dongol Fella, en passant par les villages de Dandako, Broual, Sarebowel et Goumba. La mission termine ce travail le 7 avril.

Le 8 avril, la mission quitte Dongol Fella et se rend au village de Kambaïa, où elle se divise en deux groupes: le gros de la mission, sous la conduite de l'adjudant Nicolas et

du sergent Van Damme, se rend au village de Souarella, situé au confluent de la rivière Gualen et de la rivière Tinkisso. Le chef de la mission, accompagné du sergent Dubus, des porteurs et des débroussilleurs nécessaires, fait la reconnaissance de la vallée du Diendou, en amont de Kambaïa, passe dans la vallée du Tinkisso par le col de Bantanbourou, redescend d'abord de la rivière Béréko, jusqu'à son confluent avec la rivière Tinkisso, puis cette dernière rivière jusqu'au village de Tinkisso, où il se raccorde avec le tracé 1897-1898. Le 13, toute la mission est réunie à Souarella.

Le tracé d'un chemin de fer, en suivant l'itinéraire de la reconnaissance ci-dessus, ne semble pas impossible, mais est certainement inférieur au tracé par le col du Laliko et le Gualen : l'altitude du col de Bantanbourou est supérieure d'environ 100 mètres à celle du col de Labiko (tracé 1897-1898). De plus, le tracé serait plus long et le terrain sensiblement le même que celui par la vallée du Gualen ; il n'y aurait donc aucun intérêt à changer le tracé qui suit cette dernière vallée ; pour tous ces motifs, le lever détaillé par les hautes vallées du Diendiou et du Tinkisso ne fut pas exécuté.

Le 14 avril, le chef de la mission, accompagné d'un sous-officier, commence la reconnaissance de la deuxième grande variante, indiquée au programme ; il descend le Tinkisso jusqu'aux cascades appelées *cascades du Tinkisso*, situées 6 km en aval de Souarella.

Ces cascades, qui ont une hauteur de plus de 50 mètres, sont encaissées entre deux montagnes rocheuses, aux flancs infranchissables ; elles constituent le principal à signaler pour un tracé de chemin de fer et même simplement d'une route ; au pied de ces cascades commence la grande plaine nigérienne. Il fallait donc tourner cet obstacle, ce qui se fit aisément en empruntant la rivière Koundé, affluent du Tinkisso, à hauteur des cascades, et à 300 mètres à l'ouest. La rive droite de cette rivière est très bonne et, en la suivant, on débouche sans peine dans la plaine du bassin du Niger.

Le tracé longé ensuite le Tinkisso, traverse les grands centres de Kambaïa et Bissikrima, et coupe le Tinkisso en amont de Toumania près de Kourokoro ; la variante traverse encore Kankaïa, Benko, redescend la rivière Bogné, qu'elle quitte un peu en amont de Sareïa pour se diriger droit sur Kouroussa, par Sinéïe, Komeä et Moussaïa.

Le lever détaillé a été exécuté conformément à cette reconnaissance : il a été terminé le 16 mai.

Le tracé par la vallée du Tinkisso permettrait d'éviter la descente du col de Berendé près de Simbaconnian, l'une des quatre principales difficultés de l'ancien tracé. Le tracé par les vallées du Konkouré et du Tinkisso réduirait donc finalement ces difficultés à une seule ; la montée des monts Ouloums ; on verra plus loin que cette dernière difficulté peut également être évitée.

Ce tracé a encore l'avantage de mieux desservir la riche plaine du Tinkisso, le Dinguiray, Banko, et d'aboutir directement à Kouroussa, le principal marché du Soudan méridional.

La longueur du lever est exactement la même que celle de l'ancien tracé.

Au cours de ses travaux, la mission avait reçu l'ordre, si le temps le lui permettait, et si l'état sanitaire de son personnel était satisfaisant, de conduire une reconnaissance le long de la vallée du Badi, principal affluent du Konkouré dont l'identité avec le Samou avait été constatée par le capitaine Salesses. Le 16 mai, après avoir terminé à Kouroussa l'ensemble de son programme, la mission rétrograda immédiatement sur Conakry.

À l'arrivée à Teliko, le 1<sup>er</sup> juin, la mission se divisa encore : les sergents Dubus et Van Damme, qui étaient très fatigués, continuèrent leur route sur Conakry ; le chef de la mission, accompagné de l'adjudant Nicolas, gagna la vallée du Konkouré pour revoir certains points de son lever, et pour effectuer sa reconnaissance du Badi.

Cette dernière reconnaissance a donné de très bons résultats.

Le terrain se prête à la construction d'une voie ferrée. Le tracé par cette vallée se détachera de l'ancien tracé non loin de Moriakori, pour le rejoindre aux environs de Friguagbé. Il serait plus court et offrirait des pentes beaucoup plus douces que le tracé

par par les monts Ouloums. La dernière difficulté du tracé 1897-1898 se trouverait ainsi supprimée.

Signé : Naudé.

---

DÉPARTS DE PAQUEBOTS  
(*La Dépêche coloniale*, 27 mars 1900)

Le paquebot *Stamboul*, courrier du Dahomey et de la côte occidentale d'Afrique, est parti dimanche de Marseille avec une centaine de passagers dont MM. Le Roy, médecin de 1<sup>re</sup> classe de la marine, allant à Loango ; Maingaud, administrateur colonial, allant à Libreville ; le capitaine du génie Salesses, ingénieur, directeur des chemins de fer de la Guinée française, accompagné du docteur Surpin et d'une quarantaine de sous-officiers et de sapeurs du génie, allant tous à Conakry ; Michel, médecin de 1<sup>re</sup> classe de la marine, allant à Grand-Bassam.

---

Guinée  
(*La Dépêche coloniale*, 28 avril 1900)

Le capitaine du génie Salesses, récemment nommé ingénieur des colonies pour diriger la construction du chemin de fer dont il avait étudié le tracé de Konakry à Kouroussa, sur le Niger, est arrivé le 7 avril à Konakry avec quatre officiers du génie, cinq adjoints, deux stagiaires et une quarantaine de sapeurs du 5<sup>e</sup> de l'arme, qui s'étaient embarqués avec lui à Marseille le 25 mars.

Le projet soumis par M. Salesses et approuvé par le ministre des colonies a été pris en adjudication le 16 février dernier. L'adjudicataire est parti le 15 avril pour le Sénégal, où il a déjà réussi des entreprises de grands travaux publics, et recrutera parmi les ouvriers qu'il a déjà employés le personnel de contremaîtres dont il a besoin pour le chemin de fer qui reliera la Guinée française au Haut-Soudan.

---

Guinée  
(*La Dépêche coloniale*, 29 avril 1900)

M. le gouverneur Ballay, rentrant en France en congé de convalescence, est passé à Dakar sur la *Ville-de-Pernambuco*, des Chargeurs Réunis, le 14 avril.

Aussitôt l'arrivée du paquebot en rade, M. le gouverneur général a envoyé son chef de cabinet, M. Delavau, à la disposition du gouverneur de la Guinée.

M. Ballay, malgré l'heure avancée de la soirée, est immédiatement descendu à terre et est venu entretenir le gouverneur général de la situation actuelle de la colonie qu'il dirige. Au cours de cet entretien qui a été particulièrement cordial, M. Ballay a soumis au gouverneur général diverses questions se rapportant à l'application du récent décret du 17 octobre 1899 dans les territoires rattachés du Soudan à la Guinée française ; il lui a exposé en outre les conditions dans lesquelles allait être commencée l'entreprise des travaux du chemin de fer de Conakry au Niger. M. le capitaine du génie Salesses, auteur du projet et directeur des travaux, s'est rendu sur les lieux et prend actuellement les dispositions nécessaires pour qu'aucun retard ne soit apporté à l'exécution de l'œuvre.

À dix heures et demie, M. le gouverneur général reconduisait jusqu'au quai d'embarquement M. Ballay et se séparait de lui après lui avoir exprimé tous ses vœux de bon voyage et de prompt rétablissement.

---

LE CHEMIN DE FER DE LA CÔTE AU NIGER  
(*L'Éclair*, 31 août 1900)

Des nouvelles arrivées de Konakry nous annoncent la mort de M. Gustave Mairesse <sup>3</sup>, l'un des constructeurs de la ligne du chemin de fer de la Côte au Niger. M. Gustave Mairesse est décédé le 17 juillet dernier. Son neveu et associé, M. Christmans, continue son œuvre ; les travaux de la ligne de Konakry à Kouroussa sont en pleine activité : commencée le 1<sup>er</sup> juin, la voie est complètement terrassée jusqu'au seizième kilomètre et, dès la reprise de la saison sèche, trois mille travailleurs seront journellement employés sur les chantiers.

---

INFORMATIONS  
(*La Dépêche coloniale*, 12 décembre 1900)

La Caisse des dépôts et consignations vient de consentir à la colonie de la Guinée un emprunt de 4 millions destinés à la construction du chemin de fer du Niger.

---

Guinée  
(*La Dépêche coloniale*, 13 février 1901)

Les travaux du chemin de fer se poursuivent régulièrement.

---

Guinée  
CHEMIN DE FER CONAKRY-NIGER  
(*La Dépêche coloniale*, 29 mars 1901)

On nous écrit de Conakry :

« Le terrain pierreux et rocheux présente de grosses difficultés à l'entreprise et ce ne sera qu'à partir du 60<sup>e</sup> kilomètre, vers Kouria, que l'on pourra avancer rapidement et rattraper le temps perdu. MM. Mairesse et Christmans ont dû recourir à sept cents Sénégalais, les Soussous, ou indigènes de la Basse-Guinée, rendant peu de travail. Le recrutement des chefs de chantiers laisse beaucoup à désirer. Néanmoins, sous la direction des ingénieurs qui n'en sont pas à leurs essais et aussi sous l'impulsion tenace et énergique de M. le capitaine Salesses, on atteindra bientôt les contreforts qui mènent aux plateaux et, jusqu'au Fouta-Djallon proprement dit, la voie avancera rapidement.

---

---

<sup>3</sup> Né à Becquigny (Aisne), le 30 juillet 1855. Fils de François Ferdinand Mairesse, 32 ans, tisseur, et de Maire Joseph Joséphine Viéville, 34 ans. Il avait reçu la Légion d'honneur en 1897 comme participant à la construction du [pont Faidherbe](#) à Saint-Louis du Sénégal.

## INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 16 avril 1901)

On mande de Saint-Louis, le 14 avril : « M. Ballay, revenu de sa tournée à Conakry, a constaté l'activité de la construction du chemin de fer de Guinée.

M. Ballay, qui est fatigué, partira pour Marseille ) la fin du mois. »

---

## Le Fouta-Djallon

---

Conférence faite par le capitaine Devaux  
au comité de l'Alliance française de Gap, le 1<sup>er</sup> juin 1901

(*La Dépêche coloniale*, 6 juin 1901)

.....  
Conakry, que j'avais visité en février 1897, s'est beaucoup transformé. Au wharf de la Compagnie française s'est ajouté un wharf relié à la ville par un Decauville dont les lignes sillonnent Conakry et facilitent les embarquements et débarquements. Aux constructions élevées par le gouvernement de la Guinée se sont ajoutées de nombreuses constructions particulières ; les grandes et larges avenues; seulement dessinées en 1897; sont bordées de maisons très confortables et qui, toutes, ont, au rez-de-chaussée, un magasin sans cesse fréquenté par les indigènes.

On construit chaque jour et cependant cela ne répond pas encore aux exigences puisque les ouvriers du chemin de fer n'ont pas pu trouver où se loger à leur arrivée en fin avril.

Un hôtel-restaurant confortable semble très prospère et rend de grands services aux colons, soit à leur arrivée, soit à leur passage, quand ils viennent de l'intérieur pour prendre le paquebot.

Depuis quelque temps, on s'est enfin décidé (la sécurité des routes l'a d'abord permis) à rapatrier les fonctionnaires et les agents des maisons de commerce du Haut-Niger par la voie Kouroussa-Conakry avec les missions Hostains-d'Ollone et Wœlfel, et, en cours de route vers l'intérieur, j'ai croisé plusieurs employés de commerce venant de Kouroussa-Kankan. Conakry tend donc à devenir le véritable lien de transit entre la vallée du Haut-Niger et la métropole.

Alors que l'administration fait tous ses efforts pour empêcher le déboisement à outrance, il y a lieu de regretter les trop grandes coupes auxquelles se sont livrés les travaux publics de la Guinée dans l'île de Conakry même : c'est à peine si l'on trouve un peu d'ombre sur la route jadis si verdoyante qui conduit de la ville au pont de Tombo, reliant l'île au continent. Il semblerait que l'on s'est astreint à donner au paysage l'aspect d'un paysage sénégalais. Néanmoins, il y a encore dans l'île une végétation suffisante pour lui donner le cachet d'un pays tropical, et pour impressionner favorablement le voyageur qui vient de faire escale à Dakar et à Bathurst.

.....  

---

## CHEMIN DE FER DE CONAKRY AU NIGER

---

LE PROCÉDÉ TÉLESCOPIQUE  
(*La Dépêche coloniale*, 22 janvier 1903)

Depuis fort longtemps, les bruits les plus pessimistes couraient sur la façon dont les travaux du chemin de fer de la Guinée étaient conduits ; on semblait admettre que les finances de la colonie étaient irrémédiablement compromises par un travail de grosse importance trop sommairement étudié, mal préparé et ensuite engagé à la légère. La résiliation du contrat d'entreprise intervenu entre la colonie et MM. Crismant et Mairesse, sollicitée par les entrepreneurs et accordée par la colonie à des conditions qui, de prime abord, paraissent onéreuses, semblait être l'indice de fausses manœuvres chèrement payées.

Le remarquable rapport que M. le gouverneur Cousturier a fait de la situation générale de la Guinée en 1901-1902 remet les choses au point. En un chapitre spécial, le gouverneur résume la situation des travaux du chemin de fer, expose les résultats obtenus et les mécomptes éprouvés et, avec un remarquable esprit d'équité, précise la part de chacun dans l'exécution totale, en faisant ressortir combien grandes étaient les difficultés de la tâche assumée.

On a beaucoup discuté sur les meilleures méthodes à employer pour la construction rapide et économique des chemins de fer en Afrique occidentale. M. le gouverneur Cousturier fait avec juste raison remarquer que la systématisation est toujours dangereuse dans les affaires coloniales, parce que, dans chaque colonie, les circonstances diffèrent, et que le principe directeur doit être adapté à nouveau dans chaque cas particulier.

Il est cependant un système de construction qui a fait ses preuves au Congo belge et au Dahomey ; on le désigne sous le nom de procédé télescopique. Dans une spirituelle causerie faite à l'Union coloniale, en avril 1902, M. l'ingénieur en chef Legouëz a défini les grandes lignes de la méthode comme il suit :

Tous les matériaux de construction, chaux, ciment, rails, traverses, aqueducs et tabliers métalliques sont approvisionnés au port de débarquement, tête de ligne. On se met ensuite à l'œuvre.

1° À l'avant-garde, une brigade d'études chargée du débroussaillant, du choix des emplacements, du paquetage de la voie et des emprises, en un mot, de la préparation du travail à donner aux terrassiers ;

2° Au centre, les chantiers de terrassement, chargés en outre de construire les ouvrages d'art provisoires, ponts et passerelles en bois ;

3° En arrière, les chantiers de superstructure, chargés de la pose des traverses et des rails et du ballastage provisoire.

On voit que, dans cette méthode, la grosse préoccupation est la pose rapide de la voie ferrée, marchant simultanément avec les travaux de terrassement, l'arrivée de la locomotive à l'extrémité du rail posé, à l'avancement, permettant de résoudre toutes les difficultés de transport. Elle a pour caractéristique l'opinion du colonel Thys : « Faites au besoin un mauvais chemin de fer, mais passez quand même. » Elle est l'antipode du système qui consiste à faire d'abord les terrassements, à élever ensuite à très grands frais, parce que les moyens de transport manquent, des ouvrages d'art artistement conçus, avec parapets, bahuts, dés et consoles du style moderne le plus pur ; et sur cette route parachevée dans tous ses détails, poser enfin les rails et les traverses. À la Guinée, c'est cette méthode qui semble avoir été préférée à l'exclusion du système télescopique.

Les 120 premiers kilomètres de la construction ont été adjugés en deux lots distincts :

1° De l'origine au kilomètre 60 ;

2° Du kilomètre 60 au kilomètre 120.

Les travaux adjugés comprenaient les terrassements et les ouvrages d'art définitifs, maçonneries achevées et tabliers métalliques posés. Mais la colonie se réservait la fourniture et la pose de la voie, rails et traverses, et du matériel roulant ; de telle sorte que les entrepreneurs avaient à résoudre, comme ils l'entendraient, toutes les difficultés du transport des matériaux de construction.

En outre, au delà du kilomètre 120, limite des travaux à l'entreprise, la colonie organisa en régie des chantiers pour la construction des terrassements et des ouvrages d'art, jusqu'à Kindia. En somme, sur 148 kilomètres de longueur, deux modes de travail, bien différents, travaux en régie et travaux à l'entreprise, étaient constitués et quatre points d'attaque organisés.

Les travaux avaient été commencés en avril 1900. En février 1902, les résultats obtenus étaient les suivants :

1° point d'attaque. À Conakry, origine de la ligne et du premier lot d'entreprise :

Du kilomètre 0 au kilomètre 19. Travaux terminés.

Du kilomètre 19 au kilomètre 23. Plate-forme ébauchée.

Du kilomètre 23 au kilomètre 45. Rien de fait.

2° point d'attaque. À Firguadi-Manèa :

Entre le kilomètre 45 et le kilomètre 60.

Travail attaqué, mais non terminé. Il reste encore une grande quantité de maçonneries et de terrassements à exécuter. La totalité des ponts, sauf deux, reste encore à transporter à pied d'œuvre.

3° point d'attaque. Origine du deuxième lot d'entreprise :

Du kilomètre 60 au kilomètre 70. Terrassements terminés ; aucune maçonnerie n'est faite ; aucun pont n'est monté.

Du kilomètre 70 au kilomètre 75. Plate-forme ébauchée.

Du kilomètre 75 au kilomètre 120. Rien de fait.

4° point d'attaque. Travaux en régie : Du kilomètre 120 au kilomètre 148. Terrassements achevés ; maçonneries terminées sur 15 kilomètres.

Donc, sur ce long développement d'environ 150 kilomètres, l'ouvrage, après vingt-trois mois de travail, est partout attaqué, nulle part terminé. Le total des travaux de terrassements exécutés tant par la colonie que par l'entreprise au 1<sup>er</sup> février 1902, est d'environ 90 kilomètres ; mais ils sont répartis en quatre sections ne se rejoignant pas entre elles. À la seule inspection du tableau qui précède et sans entrer dans de longs détails techniques, on sent que les efforts, éparpillés sur ce long ruban de route, ne peuvent produire leur maximum d'effet utile et que les frais généraux doivent croître dans d'étonnantes proportions.

En outre, en raison du système adopté, les difficultés de transport sont presque insurmontables. Pour la première section, on a essayé d'utiliser la mer et les chalands jusqu'au 45<sup>e</sup> kilomètre ; on a dû construire un appontement et un plan incliné à Firguadi-Manèa, et de ce point une voie Decauville jusqu'au kilomètre 46. Jusqu'au kilomètre 60, les transports sont assurés par une voie Decauville auxiliaire. On emploie ensuite, durant la belle saison, des voitures attelées de bœufs ou de mulets, jusqu'au Tabili, au kilomètre 80. Entre le Tabili et la fin de la ligne, on ne peut plus employer que les voitures à bœufs et les porteurs. Toutes ces difficultés, les pertes de temps et les dépenses considérables qui en résultent auraient été évitées par l'emploi du système télescopique.

M. le gouverneur Cousturier le reconnaît de très catégorique façon.

On peut faire observer encore, dit-il, qu'il ne suffit pas d'avoir une route ; pour l'utiliser, il faut encore disposer d'un grand nombre d'animaux de trait. Le plus sûr sera donc d'adopter à l'avenir, pour la construction d'une voie ferrée, le système du rail venant à la suite du terrassement ; ce système facilite les approvisionnements de toute sorte et économise beaucoup de transports ; il ne présente qu'un inconvénient, celui d'exiger des ponts provisoires, travail relativement facile ; somme toute, il y a gain sérieux.

Depuis le mois de février 1902, on s'est employé à réparer les erreurs commises au début. Le *Journal officiel* de la colonie détermine de la façon suivante la situation des travaux :

À la date du 30 novembre 1902, l'avancement de la voie posée est entre le 18<sup>e</sup> et le 19<sup>e</sup> kilomètre; le ballast entre le 20 et le 21<sup>e</sup> kilomètre.

La plate-forme de la ligne se développe sans solution de continuité sur une longueur de 100 kilomètres.

Les plus importants des ouvrages d'art qui flanquent le mont Kakoulima sont achevés. Dans le courant de décembre, tous les viaducs seront terminés jusqu'au 70-kilomètre.

Le gouverneur ajoute que par suite de l'organisation du travail à la tâche maintenant appliqué sur tous les chantiers, des économies importantes seront réalisées qui viendront, fort à propos, compenser les mécomptes éprouvés au début de l'entreprise. Il espère que les prévisions de la dépense, variant entre 80 et 90 000 francs le kilomètre, ne seront point dépassées.

Les constatations et les déclarations de M. le gouverneur Cousturier sont la condamnation sans appel du système qui a été appliqué au début des travaux entrepris à la Guinée ; mais elles prouvent aussi que le mal est moins grand qu'on ne le pensait et permettent de supposer que, les premières erreurs étant réparées, les travaux seront désormais conduits avec la méthode qui a donné de si brillants résultats au Congo et au Dahomey.

Paul Masson.

---

Guinée

(*La Dépêche coloniale*, 30 janvier 1903)

M. l'administrateur Salesses, directeur du chemin de fer, a été envoyé au Sénégal, en mission. L'intérim de la direction du chemin de fer a été confié à M. le capitaine Perret.

---

Afrique Occidentale

(*La Dépêche coloniale*, 17 mars 1904)

Le *Journal officiel du Sénégal et dépendances* publie une série d'arrêtés promulguant des décrets autorisant le gouvernement de l'Afrique occidentale à procéder à :

.....  
2° L'ouverture des travaux de la première section du prolongement du chemin de fer de la Guinée française au Niger, déjà exécuté sur 148 kilomètres, de Conakry à Kindia. La dépense en est évaluée à 850.000 francs.

---

Guinée

(*La Dépêche coloniale*, 28 avril 1904)

Les travaux du chemin de fer de Conakry au Niger avancent difficilement en raison des difficultés que l'on rencontre, le terrain étant très accidenté.

154 kilomètres de voie ferrée qui ne sont pas encore livrés à l'exploitation sont terminés. La ligne arrive maintenant à la ville de Linda [*sic* : *Kindia*].

---

Guinée

(*La Dépêche coloniale*, 18 juillet 1904)

MM. ...Durieu, chef de chantier du chemin de fer, débarquent de la *Ville-de-Maceio* pour compter à terre à partir de ce jour.

#### RÉCOMPENSES

##### Témoignage de satisfaction

Une gratification de 150 francs est accordée à M. Prière, chef du dépôt du chemin de fer, pour les travaux faits au vapeur du service local, le *Conakry*, de nuit et en dehors des heures de travail.

.....  
M. le capitaine Perret est nommé chef de bataillon du génie hors cadres, et maintenu dans ses fonctions au service du chemin de fer de la Guinée.

Par décision du gouverneur général : M. Métaut, commis de 4<sup>e</sup> classe des travaux publics des colonies, détaché au chemin de fer de Conakry au Niger, est élevé à la 3<sup>e</sup> classe de son emploi pour compter du 6 février 1904.

Par décision du lieutenant-gouverneur :

M. Ballot (Georges), commis principal des secrétariats généraux des colonies, est mis provisoirement à la disposition de M. le directeur du chemin de fer.

---

#### NÉCROLOGIE

(*La Dépêche coloniale*, 27 juillet 1904)

Nous apprenons la mort de M. Pierre Salesses, père du directeur du chemin de fer de Conakry au Niger. Nous adressons à M. Eugène Salesses nos condoléances.

---

#### AFFAIRES COLONIALES

M. Salesses et les chemins de fer africains  
(*Le Temps*, 30 novembre 1904)

M. Salesses, administrateur en chef des colonies, directeur du chemin de fer de la Guinée française, vient d'être chargé par le gouvernement général de l'Afrique occidentale d'une mission dont l'objet est d'étudier, au point de vue historique, technique et économique, tous les chemins de fer du continent africain, à l'exception de ceux de l'Algérie et de ceux dont la visite détournerait par trop le voyageur de sa route, comme celui de Djibouti.

Cette mission est l'analogie de celle que M. Jullidière [Jullidière], ingénieur en chef des travaux publics d'Indo-Chine, avait reçue précédemment de M. Beau quand il avait été étudier sur place les chemins de fer de l'Inde, et de celle de M. Ficatier\* qui, chargé des travaux du port de commerce et du port de guerre de Dakar, a été envoyé par M. Roume dans l'Amérique du Sud, pour y étudier les ports les plus récents.

M. Salesses devra examiner en détail les procédés employés par nos concurrents en Afrique et dont l'imitation par nous pourrait être avantageuse. C'est déjà ainsi que la méthode qui consiste à organiser pour les indigènes le travail la tâche pour les travaux de terrassement avait été empruntée par M. Salesses au chemin de fer du Congo belge. Des rapprochements qui résulteront de ces études pourront se dégager quelques principes généraux, dont la mise en formule, pour la construction des chemins de fer coloniaux, sera de la plus grande utilité.

En outre, la visite directe et personnelle de ces chemins de fer doit mettre au point les renseignements qui nous parviennent de l'étranger, et sont parfois contradictoires. Elle procurera aussi sans doute des informations économiques et statistiques sur l'avenir et l'état actuel des pays traversés. Ces divers résultats seront exposés dans un rapport d'ensemble qui sera remis à M. Roume, gouverneur général de l'Afrique occidentale. En 1897, M. Salesses avait déjà rédigé pour le *Bulletin du comité de l'Afrique française* une étude qu'il faut considérer comme le point de départ de la mission actuelle.

M. Salesses partira en novembre. Il se rendra d'abord à Khartoum par voie ferrée ; de Khartoum à Gondokoro ; et de Gondokoro à Mengo, capitale de l'Ouganda, sur le Victoria Nyanza. De là il ira à Port-Florence, point terminus du chemin de fer, et de là à Mombassa.

Il étudiera ensuite le chemin de fer allemand de Pangani à Kokogoué, et le chemin de fer de Beïra, qui le conduira à Fort-Salisbury, puis à Boulouwayo.

Il visitera les chutes Victoria, sur le Zambèze, et se rendra au Cap par Kimberley.

Les chemins de fer de Swakopmund à Windhoke, dans les possessions de l'Afrique occidentale allemande, celui de Saint-Paul de Loanda à Ambaka, de Matadi au Stanley-Pool. et celui du Mayumbe, seront l'objet d'études spéciales, ainsi que ceux de Lagos, du Dahomey, de la Gold Coast, de la Côte-d'Ivoire et de Sierra-Léone.

Après avoir passé quelque temps en Guinée pour y traiter différentes questions intéressant le chemin de fer de Conakry au Niger, dont il demeure directeur, le capitaine Salesses terminera son voyage par la visite des chemins de fer de Dakar à Saint-Louis et de Kayes au Niger, qu'il connaît déjà, mais qui méritent un examen plus approfondi.

---

## GUINÉE FRANÇAISE

L'exploitation du chemin de fer  
(*La Politique coloniale*, 3 janvier 1905)

La voie ferrée de Konakry au Niger est, on le sait, en exploitation jusqu'à Kindia. Un décret paru au *Journal officiel* décide que les recettes et les dépenses de la section exploitée formeront un budget annexe du budget général de l'Afrique occidentale française.

---

## TROUPES COLONIALES

Chemins de fer de la Côte occidentale d'Afrique  
(*La Dépêche coloniale*, 11 août 1905)

Sont mis à la disposition du ministre des colonies et désignés pour servir :

Au chemin de fer de la Guinée française : MM. Gourlat, lieutenant au 7<sup>e</sup> régiment à Avignon, et Lafon, sous-officier stagiaire à Batna.

---

## LES PROGRÈS DE LA GUINÉE FRANÇAISE

L'exploitation de la Guinée française

L'aménagement du port de Conakry  
Travaux municipaux divers  
(*La Politique coloniale*, 23 août 1905)

Les deux sections Conakry-Fringuiabé et Fringuiabé-Kindia, ouvertes successivement au trafic en 1904, sont aujourd'hui en pleine exploitation. Le personnel est suffisant et bien organisé. Le personnel du dépôt, exclusivement noir, donne également de bons résultats. Les ateliers répondent à tous les besoins ; leur rendement est considérable, grâce à la discipline qui y règne et aux récompenses accordées largement à ceux qui les méritent.

Les résultats de l'exploitation pendant cette période d'essai ont dépassé les espérances.

Le commerce local n'envisageait qu'avec répugnance l'obligation pour lui d'installer des succursales au terminus de Kindia. Ce sont les vendeurs installés au voisinage des chantiers qui ont été les premiers clients du chemin de fer ; au début de la période de la traite, après la vente des terrains de la ville de Kindia, les Syriens, entrepreneurs et avisés, ont entraîné le mouvement général lent à se produire.

Le service de l'exploitation s'est ingénié, pour mettre en train un trafic si hésitant, à interpréter au mieux des intérêts des commerçants les conditions du transport des marchandises.

Aujourd'hui, le mouvement est bien marqué, les installations commerciales de Kindia sont nombreuses et augmentent d'importance, l'allègement des tarifs, la création de tarifs spéciaux auront raison de toutes les résistances et permettront de vaincre la concurrence des caravanes.

Mais, pour que le chemin de fer produise tout son effet, il est indispensable d'en faciliter l'accès par des routes réunissant les centres de production aux stations. L'aménagement du port de Conakry, la construction d'un plan de grand attériage *[sic]* et d'un feu de port constitueront le complément naturel et obligé des voies de communication terrestres.

Déjà, en 1904, on a exécuté un terre-plein formant d'enracinement d'un wharf la forme d'un triangle de 80 m. de base sur 150 de hauteur. L'épaulement de l'estacade au moyen d'enrochement a été continué sur toute sa longueur, mais est resté incomplet et, par suite, insuffisant.

En ville, trois nouvelles cuves d'une contenance de 265 mètres cubes chacune ont été installées pour l'approvisionnement d'eau potable. Cet approvisionnement sera donc porté à 1.590 mètres-cubes en totalité. Il permet de faire face à la consommation normale durant deux journées environ. Ces cuves viennent d'être mises en service.

Enfin, d'autres travaux ont été exécutés : réservoir à l'hôpital Ballay, achèvement du boulevard Maritime, voirie, installation d'une voie Decauville, amélioration de la captation des eaux d'alimentation de Conakry, entretien des appontements et jetées, etc. Les dépenses nécessaires pour tous ces travaux se sont élevées pour 1904, à 678.000 francs.

---

DE LA GUINÉE AU NIGER

---

Le chemin de fer de Conakry, — Le trafic sur la section construite  
(*La Politique coloniale*, 14 septembre 1905)

La deuxième section, de Kindia à Timbo, est en pleine construction. [Les chantiers occupent actuellement 6.500 travailleurs.](#) Au 31 juillet, le rail a atteint le col de Debecobi après avoir franchi la Santa au moyen d'un pont.

L'exploitation a commencé le 1<sup>er</sup> juin 1904. Jusqu'au 31 décembre, les recettes ont atteint 146.871 fr. 21 et les dépenses 485.823 francs. Mais les débuts d'une exploitation sont toujours surchargés de dépenses imprévues qui se régularisent à l'usage.

En 1905, les comptes du premier semestre se balancent comme suit :

Les recettes étaient de 387.705 fr. 94 et les dépenses s'élevaient 360.446 fr. 13 ; ce qui laisse un excédent de recettes de 21 259 fr. 81.

Il est désormais certain que l'exploitation balancera ses comptes avec une plus-value considérable.

Sur les 387.700 francs de recettes, le rendement du transit commercial est de 213.500 francs.

La réduction des tarifs, décidée dans le courant de février dernier, a provoqué le développement immédiat de ce transit. Les demandes de transport de marchandises pour les particuliers ont été si nombreuses que la direction du chemin de fer a dû multiplier les trains.

Le nombre des voyageurs, notamment des voyageurs indigènes, augmente chaque jour. Après avoir eu la terreur du chemin de fer dont ils avaient fui le tracé, ils se rapprochent en toute confiance. Des centres importants se créent à Kouria, au Tabili, à Friguigbé, à Kindia. La région désertique que traversait la voie ferrée se peuple peu à peu.

Il reste maintenant à créer les voies latérales, les affluents qui viendront déverser leurs apports à l'artère principale. Le passage est trouvé du Labé à Kindia ; une route sera construite en 1906 ; elle amènera à Kindia les marchandises qui descendent péniblement aujourd'hui jusqu'à Dubréka ou Boffa à cinq jours de portage au lieu de quinze !

Cette question du portage est des plus importantes pour l'avenir de la Guinée. Si l'on veut obtenir un développement économique rapide et certain, il est essentiel de diminuer dans la plus large mesure cette charge improductive qui absorbe pendant des mois entiers toute la partie valide de la population.

---

#### LA MISSION DE M. SALESSE (*La Dépêche coloniale*, 25 octobre 1905)

M. Roume, gouverneur général de l'Afrique occidentale française, avait chargé, on le sait, M. Salesses, directeur du chemin de fer de la Guinée française, d'étudier les chemins de fer français et étrangers existant en Afrique. M. Doumergue, alors ministre des colonies, avait écarté de l'enquête les chemins de fer de Djibouti, de Madagascar et de La Réunion.

Le but de la mission était tout pratique. Souvent les renseignements sur les chemins de fer coloniaux sont contradictoires ou insuffisants au point de vue technique. Quel est le meilleur mode d'exploitation ? Quel est le meilleur wagon pour les voyageurs et pour les marchandises ? On l'ignorait à peu près jusqu'ici.

Parti le 18 janvier 1905, M. Salesses a visité tous les chemins de fer d'Égypte. Lord Cromer, sir William Garstin, lord Edward Cecil favorisèrent sa mission de tous leurs pouvoirs. Du reste, M. Salesses n'a eu qu'à se louer de l'accueil des fonctionnaires et des ingénieurs dans les colonies anglaises et portugaises. L'entente franco-anglaise a réellement, en Afrique, porté ses fruits.

Les chemins de fer du delta, en voie normale, le chemin de fer à voie d'un mètre, de Louqsor à Assouan, l'amorce de la ligne si importante que les Anglais mèneront du confluent de l'Atbara jusqu'à Bandar-Soudan, au nord de Souakim, ont été l'objet d'une étude sérieuse ; puis le voyageur a porté son enquête sur les chemins de fer de l'Ouganda, sur celui du Cap au Caire, qui, dans l'Afrique du Sud, atteint maintenant

Kalomo, sur ceux du Transvaal et du Natal ; puis sur la Côte occidentale d'Afrique, ceux du Cameroun, du Lagos, du Dahomey, de la Gold-Coast et de Sierra-Leone.

— J'ai pu constater, nous a dit M. Salesses, que le chemin de fer anglais de Sierra-Leone est maintenant à 15 kilomètres de la frontière du Libéria. Ce sera un gros appoint pour l'influence de nos voisins sur cette petite République noire. J'ai admiré également les gros efforts des Portugais sur la ligne de Saint-Paul-de-Loanda. Ils ont achevé 300 kilomètres, dont les derniers dans un terrain très difficile, avec un grand nombre de travaux d'art.

Nous avons demandé à M. Salesses s'il rapportait des acquisitions techniques intéressantes.

— Beaucoup, nous a-t-il répondu, mais une surtout. J'ai observé sur le chemin de fer du Cap au Caire des procédés de construction rapide inaugurés par sir Charles Metcalf, directeur de la Rhodésia, et empruntés par lui aux Américains. Ces procédés, dans un terrain facile il est vrai, et où les pluies sont peu abondantes, permettent de faire 500 kilomètres par an.

Les résultats de la mission sont les suivants : une série de 500 clichés pris sur les divers chemins de fer ; une collection de 600 photographies achetées sur place ; des documents imprimés en quantité très considérable ; un journal de route très détaillé, et enfin des échantillons minéralogiques.

— Nous n'avons pas à rougir devant les Anglais, dit M. Salesses, surtout en Afrique occidentale. Leur œuvre est certainement plus grandiose, mais il faut tenir compte de l'étendue des colonies de chaque nation. À ce point de vue et aussi à celui de l'économie dans la construction, nous aurons probablement l'avantage. Quoi qu'il en soit, il y a beaucoup à prendre chez les étrangers, et la présente mission nous mettra à même d'user de leurs procédés.

Les chemins de fer si importants du Congo belge, de Dakar à Saint-Louis et de Kayes au Niger avaient été déjà vus antérieurement par M. Salesses, ce qui lui a permis de ne pas les visiter cette fois.

M. Salesses considère que le chemin de fer de la Guinée française sera le futur grand chemin de fer de l'Afrique occidentale. En effet, la Guinée est presque aussi près de la France que Dakar, et située sur le parallèle moyen de la zone équatoriale productive. Elle possède le plus court chemin de la côte au Niger, accessible en tout temps, ne dépendant pas des caprices d'un fleuve, et aboutissant à un port en eau profonde, n'ayant pas de barre difficile à franchir. Depuis la cession des îles de Los, la France y est chez elle ; et enfin, il n'y a jamais eu de fièvre jaune. S'il y en avait, le chemin de fer conduirait à des hauteurs salubres, et l'on y créera sans doute quelque jour un sanatorium, le seul qu'on puisse établir en Afrique occidentale.

M. Salesses a revu ensuite le chemin de fer de la Guinée dont l'exploitation est des plus satisfaisantes. Les recettes surpassent les dépenses de 500 francs par kilomètre, malgré les frais qui chargent toujours les débuts de l'exploitation. Quant à la seconde section, actuellement en construction, elle est un peu ralentie par la rencontre de grosses masses de granit sur le tracé. Mais le travail est parfaitement conduit par le commandant Almand, et les kilomètres ultérieurs seront beaucoup plus faciles.

De toutes les villes françaises de la côte, c'est Conakry qui est la plus largement dotée en eau potable.

M. Salesses a ajouté qu'en passant à Dakar, il a pu constater les grands progrès des deux ports de commerce et de guerre, et l'heureux résultat des efforts sanitaires de M. Roume.

M. Salesses, directeur du chemin de fer de la Guinée française, s'embarquera aujourd'hui à Bordeaux pour regagner Conakry, où il doit reprendre la direction des travaux du chemin de fer du Niger, dont l'intérim, durant son absence, avait été confié au capitaine de génie Almand.

---

Guinée  
(*La Dépêche coloniale*, 3 mai 1906)

M. le lieutenant du génie Néant est chargé d'étudier et d'assurer la construction du chemin de fer de Kindia à Labé.

---

GUINÉE FRANÇAISE  
(*La Dépêche coloniale*, 31 mai 1906)

Décision du 28 avril 1906

Un congé de convalescence de six mois est accordé à M. Renard, chef de district au chemin de fer.

Un congé administratif de six mois est accordé à M. Almand, chef de gare de 1<sup>re</sup> classe

.....  
Un congé administratif de six mois est accordé à M. Durrieu, chef de section de 1<sup>re</sup> classe au chemin de fer.

.....  
Décisions du lieutenant-gouverneur  
M. le lieutenant Néant est remis à la disposition du directeur du chemin de fer.

---

Guinée  
(*La Dépêche coloniale*, 12 juin 1906, p. 4)

Le pont de la Kolente kilomètre 200 de la ligne du chemin de fer est ouvert à l'exploitation à dater du 29 mai 1906.

FONCTIONNAIRES RALLIANT LEUR POSTE  
(*La Dépêche coloniale*, 12 juin 1906, p. 5)

Ont reçu l'ordre de s'embarquer :  
Sur le paquebot des Fraissinet quittant Marseille le 12 juin 1906 :

.....  
Dupuy, mis à la disposition du gouverneur général de l'Afrique occidentale française en qualité d'ouvrier d'art de 2<sup>e</sup> classe au chemin de fer de la Guinée (embarquera à Oran le 14 juin).

---

MUTATIONS ET NOMINATIONS  
DANS LE PERSONNEL COLONIAL  
(*La Dépêche coloniale*, 22 septembre 1906)

## GUINÉE

M. Bonamico, sous-chef de dépôt au chemin de fer, est chargé des cours professionnels aux élèves de l'École régionale de Conakry en remplacement de M. Prière.

.....  
M. Marmey, sous-chef de train du chemin de fer de la Guinée, est révoqué de son emploi.

---

## Guinée

*(La Dépêche coloniale, 25 octobre 1906)*

Les travaux du chemin de fer de Conakry avancent avec une rapidité régulière. La ligne est terminée jusqu'au kilomètre 220, et on est assuré d'atteindre au début de 1908 le col de Koumi (736 mètres d'altitude), point culminant et milieu de la ligne. Si, comme il faut l'espérer, le Parlement autorise le nouvel emprunt de l'Afrique occidentale française, avec les 30 millions prévus sur les fonds de cet emprunt on pourra atteindre Kourouso, sur le Niger, en 1910. M. Salesses, directeur du chemin de fer, vient d'étudier la création en ce point d'un beau port fluvial.

Actuellement, les voyageurs partant de Conakry par le train quotidien de six heures trente arrivent à Kindia à midi et demi et y trouvent un buffet confortablement organisé où ils peuvent se mettre à table immédiatement. Un train les reconduit à Conakry le même jour.

Les recettes sont de 6.500 francs par kilomètre, en augmentation de 66 % sur l'annexe dernière. Il est maintenant absolument certain que le jour où la voie ferrée aura atteint Kourouso, Conakry, avec son port en eau profonde, sans barre, et où la fièvre jaune n'est jamais apparue, sera une des grandes portes d'entrée du commerce africain.

---

## ARMÉE

### Génie

*(La Dépêche coloniale, 7 février 1907)*

Par décision du 5 février 1907 : L'officier et les officiers d'administration désignés ci-après ont été mis hors cadres, à la disposition ministre des colonies, pour servir :

Au chemin de fer de la Guinée française

MM. Burel, lieutenant en 2<sup>e</sup> au 6<sup>e</sup> rég. à Angers ; Cogniaux, officier d'administration de 2<sup>e</sup> classe, à Dunkerque ; Prothoy, officier d'administration de 3<sup>e</sup> classe, à Bône.

---

## GUINÉE

*(La Dépêche coloniale, 1<sup>er</sup> mai 1907)*

Le gouverneur général a inauguré le 26 une section nouvelle du chemin de fer de Conakry au Niger.

Les travaux qui vont maintenant jusqu'à la rivière Koukoure. atteindront vers la fin de l'année le col de Kouni, près de Timbo ; des études ont été entreprises pour fixer sur ce point le lieu d'une gare centrale et un emplacement pour la capitale de la Guinée.

Les prévisions permettent d'espérer que la voie de Conakry au Niger sera complètement établie en 1910.

---

## GUINÉE

(*La Dépêche coloniale*, 30 mai 1907)

M. Guichard, ouvrier d'art de 2<sup>e</sup> classe au chemin de fer de Conakry au Niger, est licencié de son emploi pour inaptitude au service colonial.

Sont nommés dans le cadre du personnel civil du chemin de fer de la Guinée, les employés désignés ci-dessous :

### DIRECTION

À l'emploi de comptable de 3<sup>e</sup> classe : M. Chauffaille.

À l'emploi de rédacteur de 1<sup>re</sup> classe : M. Grimal.

### EXPLOITATION

À l'emploi de sous-chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : M. Breuillot.

À l'emploi de commis de petite vitesse de 1<sup>re</sup> classe : MM. Larcher, Schaaf.

### VOIE ET BATIMENTS

À l'emploi de chef de district de 4<sup>e</sup> classe : MM. Soulier, Cavard.

### TRACTION

À l'emploi d'ouvrier d'art de 2<sup>e</sup> classe : M. Mallet.

Sont promus dans le cadre du personnel civil du chemin de fer de la Guinée, les agents désignés ci-après :

### DIRECTION

À l'emploi de comptable de 4<sup>e</sup> classe : M. Ferret, rédacteur de 3<sup>e</sup> classe.

### EXPLOITATION

À l'emploi de chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : M. Chevalier, rédacteur de 1<sup>re</sup> classe.

À l'emploi de sous-chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : MM. Valrof, sous-chef de gare de 3<sup>e</sup> classe ; Cavasso, chef de train de 2<sup>e</sup> classe ; Raymond, contrôleur de 2<sup>e</sup> classe.

### VOIE ET BATIMENTS

À l'emploi de chef de section de 4<sup>e</sup> classe : M. Renard, chef de district de 1<sup>re</sup> classe.

À l'emploi de chef de district de 2<sup>e</sup> classe : M. Bauthamy, chef de district de 3<sup>e</sup> classe.

### MATÉRIEL ET TRACTION

À l'emploi d'ouvrier d'art de 1<sup>re</sup> classe : M. Delay. ouvrier d'art de 2<sup>e</sup> classe.

---

## GUINÉE

(*La Dépêche coloniale*, 1<sup>er</sup> juin 1907)

Une commission, composée de :

MM. l'administrateur en chef Pobéguin, président;

le directeur par intérim du chemin de fer ;

le chef du service des travaux publics ;

le chef du service de santé ;

le chef du service topographique ;

de Lahitolle, notable commerçant ;

Le Peton, notable commerçant,

est chargée de visiter les points convenables à l'établissement d'une ville et d'une gare centrales sur le tracé de la ligne de Conakry au Niger.

---

AUTORISATION DE FAIRE USAGE DES EAUX  
(*La Dépêche coloniale*, 11 septembre 1907)

.....  
Du Boulou : M. Villéger, ouvrier d'art au chemin de fer de la Guinée.

---

Les mutations bimensuelles.  
Génie  
(*Le Matin*, 25 octobre 1907)

Le cap. Siffray <sup>4</sup>, de l'état-major particulier de l'arme, à Paris Nord, et l'officier d'administration de 2<sup>e</sup> classe Auvin, à l'île de Ré, sont mis à la disposition du ministre des colonies pour être employés au chemin de fer de la Guinée française.

---

La semaine économique  
(*Les Annales coloniales*, 28 novembre 1907)

GUINÉE FRANÇAISE (Emprunts de 65 et 100 millions). Chemin de fer de Konakry à Kouroussu (sur le Niger). – La distance totale de Konakry à Kouroussa, ville située sur le Haut Niger, à 250 kilomètres environ de Bummuke (cette dernière ville étant le point où la ligne de Kayes, Médine, Bafoulabi, Kita, atteint le Niger) est de 588 kilomètres. Sur cette longueur, 219 kilomètres de voie ferrée sont en exploitation ; 82 kilomètres, en construction et 286 kilomètres à l'étude.

La partie en exploitation se compose :

1<sup>o</sup> de 153 kilomètres de Konakry à Kindia, exploités depuis le 23 janvier 1905 ; 2<sup>o</sup> de 66 kilomètres de Kindia à Sougueta exploités depuis le 10 novembre 1906.

En outre, 61 kilomètres sont construits, mais non encore exploités, et 21 kilomètres 300 sont en construction et près d'être achevés. La ligne est exploitée par la colonie.

Les recettes ont été, pour le 1<sup>er</sup> semestre de 1907, voyageurs : 133.048 fr. 73 ; marchandises : 478.041 fr. 99 soit un total de 815. 745 fr. 97.

Les dépenses, pour la même période ne sont pas encore connues officiellement, mais si l'on considère les chiffres des recettes et des dépenses des années précédentes, on voit que, depuis l'ouverture du 1<sup>er</sup> tronçon de cette ligne de pénétration, le produit kilométrique a toujours été en progrès.

En 1904, sur 153 kilomètres, les recettes totales ont été de 134.332 fr. 71 ; en 1905 sur le même parcours, elles ont été de 804.870 fr. 51 ; en 1906, sur un parcours de 102 kilomètres (9 kilomètres en plus), elles ont été de 994.086 fr. 21.

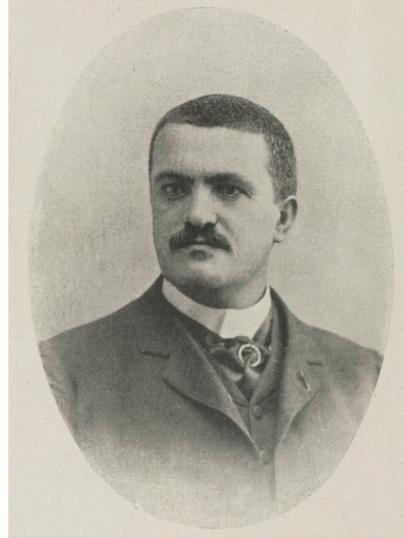
H.-E. Ch.

---

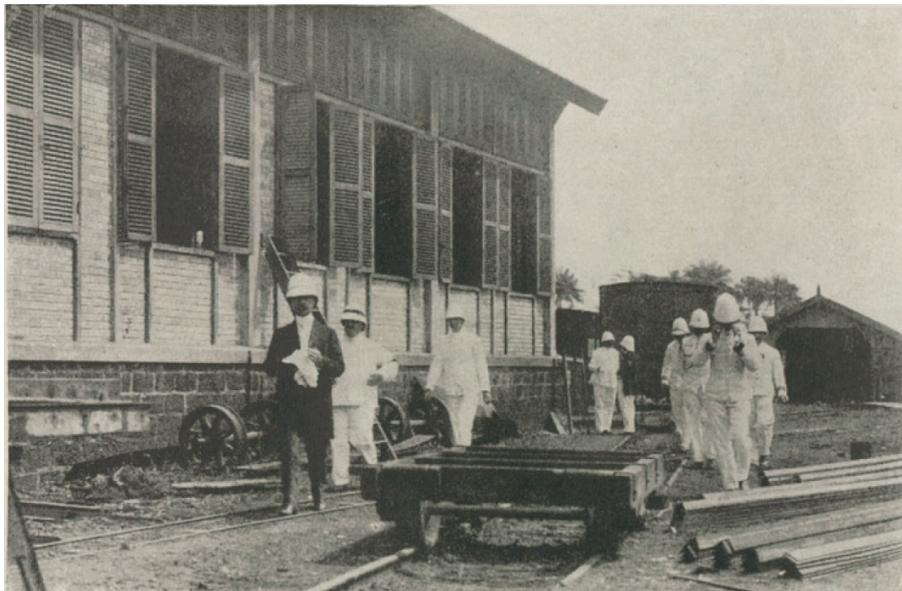
---

<sup>4</sup> François-Joseph Siffray (Villeneuve-sur-Lot, 3 janvier 1873-Abidjan, 13 mars 1909) : fils d'un serrurier, polytechnicien, il dirige les constructions de chemins de fer à Madagascar, en Guinée et à la Côte-d'Ivoire, où il trouve la mort. Chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1906.

LE CHEMIN DE FER DE CONAKRY AU NIGER  
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 mars 1908)



M. Salesses, directeur du chemin de fer de Conakry au Niger



Les ateliers du chemin de fer à Conakry

[88] Si Conakry est aujourd'hui le cœur de la Guinée française, le chemin de fer de Conakry au Niger en est devenu l'artère principale.

Ballay avait eu la conception du chemin de fer. L'exécution entière en était réservée, sous la direction de M. Roume, à M. Salesses, l'éminent directeur du chemin de fer, l'artisan de la première heure, qui après avoir parcouru ce pays dans tous les sens en explorateur, en officier du génie, chargé de diverses missions, s'est attaché corps et âme à cette œuvre et y consacré encore toute son activité.

Le Gouverneur général et M. Le Hérissé, après avoir visité Conakry, œuvre de Ballay, l'hôpital créé par l'ancien gouverneur qui porte son nom, devaient parcourir cette dernière étape que constituait le chemin de fer de Conakry au Niger. Aussi le Gouverneur général, M. Le Hérissé, M. le gouverneur intérimaire Poulet, accompagnés de leur suite prenaient-ils un train spécialement formé le 27 janvier au matin à la gare de Conakry.

Depuis le 15 janvier 1905, date à laquelle la *Dépêche Coloniale Illustrée* faisait paraître un numéro spécial sur le chemin de fer de Conakry au Niger, les travaux ont été poussés très activement. Nous avons déjà eu l'occasion dans notre organe de fournir les renseignements les plus détaillés sur l'origine et le but du chemin de fer, l'histoire de ses premières phases, sur l'organisation du travail et les méthodes employées, le matériel fixe de l'infrastructure et de la superstructure, le matériel roulant, l'organisation et les premiers résultats économiques de la partie en exploitation.

Il suffira donc, dans ce numéro, de tenir notre lecteur au courant, des travaux entrepris et achevés en 1906 et 1907, de la partie du chemin de fer en exploitation, enfin de l'exécution des travaux neufs. Le Gouverneur général, à son retour du point terminus de la deuxième section, a eu l'occasion de visiter les ateliers du chemin de fer à Conakry. Nous mentionnerons donc les améliorations apportées à l'outillage de cette grande œuvre, sans omettre, les perfectionnements apportés au matériel roulant. Nous indiquerons enfin très brièvement les résultats économiques obtenus sur la première et de la deuxième sections.

La région parcourue par le chemin de fer se peut partager en trois parties très distinctes : la région côtière, habitée par les Soussous et qui va presque jusqu'au Konkouré, 270 kilomètres. Entre Kindia et Konkouré, la voie est établie sur une couche de latérite, le sous-sol est granitique. La voie est à flanc de montagne, surprenante par la hardiesse de ceux qui l'ont établie. Les sommets sont recouverts d'une végétation assez pauvre qui rappelle certains sites de Provence, tandis que les bas-fonds présentent de beaux arbres au milieu d'une flore tropicale.

Le Foutah constitue la seconde région traversée par le chemin de fer de Conakry au Niger entre Konkouré et Timbo. Le Foutah est un plateau assez étendu aux sommets, atteignant une altitude moyenne de 900 mètres.

[89] Le paysage a complètement changé d'aspect et rappelle certains coins des Pyrénées ou les contreforts des Alpes françaises. La flore n'est plus tropicale, la fougère domine et le coup d'œil, de la voie, est des plus agréables et des plus intéressants. Le chemin de fer suit à flanc de montagne un tracé d'une hardiesse encore plus grande qu'avant le Konkouré. La cote est passée de 80 à la gare de la Kolenté, à 521 à la gare Kourouia-Konkouré et 756 au col de Koumi.

La région est habitée par les Foulas, peuple pasteur ; l'élevage des bœufs y est très important, les cultures sont très développées, plus particulièrement celle du riz.

Le rail s'arrêtait exactement au 28 janvier au Mamou, au kilomètre 296. Il est à jour ce au col de Koumi, kilomètre 301.

Partis le 27 au matin, le Gouverneur général et M. Le Hérissé et leur suite sont arrivés au point terminus de la ligne, au kilomètre 296, le soir même, à six heures trente. Entre-temps, M. Merlin et M. Le Hérissé s'étaient arrêtés à Kindia et à Sougueta, centres les plus importants de la ligne.

À Kindia un grand déjeuner réunissait le haut personnel du chemin de fer, M. le directeur Salesses et son adjoint, M. le commandant Almand, M. Prière, chef du service

de la traction, M. Farcheau, chef du service de l'exploitation, M. Palant <sup>5</sup>, administrateur en chef commandant le cercle de Kindia, le Dr Le Moal, chargé du service vaccino-gène, et Pasrit, indigène de cette région. Le Gouverneur général s'est ensuite entretenu assez longuement avec le groupe des commerçants de la localité, les assurant de toute la sollicitude de l'Administration. Il les a remerciés d'être venus le saluer à son passage à Kindia en les félicitant pour le goût avec lequel était décorée la ville.

En effet, indépendamment de la gare richement pavoisée et d'une voûte de verdure sous laquelle est passé le cortège officiel pour se rendre dans la salle du banquet, la ville elle-même, à quelques centaines de mètres de la gare, était fort élégamment décorée. À l'entrée se dressait un superbe arc de triomphe.



---

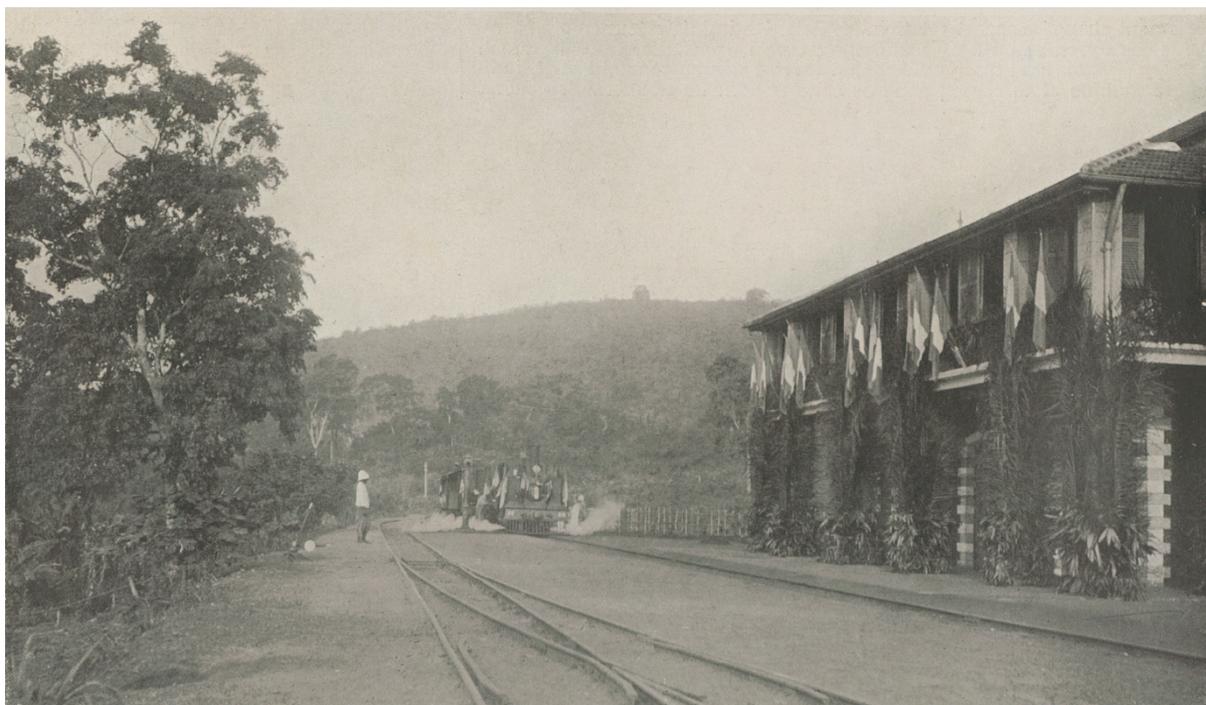
<sup>5</sup> Charles Clovis Palant (et non *Palan* ou *Pallan*)(Marle, Aisne, 17 avril 1859-Paris XVI<sup>e</sup>, 4 juin 1947) : fils d'Alexis-Joseph Palant, tanneur, et de Gustine-Idalie Gricourt. Marié à Marie Hortense Éliisa Jallot. Chef du secrétariat du gouvernement de la Réunion (1893), administrateur en Indochine (1899), puis à Kindia (1907), enfin inspecteur des services administratifs au Sénégal, puis au Haut-Sénégal-Niger. Officier de la Légion d'honneur en 1914. Retraité en 1915. Administrateur de la douteuse Société d'épargne des retraites (juillet 1922).



Les habitants de Kindia attendant les visiteurs officiels.



La gare de Kindia.



Gare de Kakoulima

À Sougueta, le Gouverneur général s'est également arrêté quelques instants pour converser avec les commerçants venus à la gare pour le saluer.

Au Mamou, point terminus de la ligne, le Gouverneur général a été reçu par M. Pobeguïn, administrateur en chef commandant le cercle de Timbo, le capitaine Siffroy, chargé de la direction des travaux neufs, entouré de tout le personnel attaché à cette section.

Les chefs Oumaron Bademba, chef des Alphaïa et Bokar Biro, chef des Sorias, accompagnés d'une suite très nombreuse, étaient venus saluer le Gouverneur général. Après quelques mots adressés au capitaine Siffroy et à ses collaborateurs pour les féliciter sur le travail accompli avec simplicité et dévouement, et aux chefs indigènes pour leur témoigner sa satisfaction de les voir au Mamou, point extrême d'une ligne ferrée qui apporte aux indigènes les bienfaits de la civilisation en plein Foutah, M. Merlin s'est rendu à la lueur des torches à l'infirmerie du chemin de fer où avaient été préparées des installations fort convenables pour toutes les personnes accompagnant le Gouverneur général.

[90] Un dîner de 24 couverts réunissait tout le personnel des travaux neufs. Au dessert, M. le gouverneur Poulet s'est levé pour souhaiter la bienvenue au Gouverneur général et au délégué du ministre des Colonies au cœur de la Guinée française. Il a tenu à rendre hommage aux qualités éminentes de M. Salesses, directeur du chemin de fer, dont la courageuse ténacité a pu surmonter les difficultés de toutes sortes qui se sont élevées pour enrayer la réalisation de cette œuvre remarquable qu'est le chemin de fer de Conakry au Niger.

M. Salesses a répondu en ces termes:

Monsieur le Gouverneur général,  
Monsieur le Député,

Mon premier mot sera un mot de bienvenue et de respectueux remerciement pour l'honneur que vous nous faites en présidant cette cérémonie. J'ai entendu dire parfois, par les visiteurs de cette ligne, que le grand public ne connaissait pas nos efforts ; j'avoue que cette observation m'a touché et que je l'ai prise pour un reproche car je considère qu'il est de devoir, non pas de rechercher des éloges personnels, mais de faire ressortir le mérite et le dévouement de mes collaborateurs, mérite et dévouement que je ne saurais trop vanter. Je suis donc bien heureux de vous avoir pour nos témoins et nos juges, puisque vous m'offrez ainsi, vous qui avez vu le terrain et ses difficultés, une occasion solennelle de rendre justice à la vaillante pléiade que j'ai l'honneur de diriger. Civils et militaires, ils se donnent de tout leur cœur à leur tâche ; et c'est une grande tâche que la leur, la base et la condition nécessaire de toutes les autres, sans laquelle des efforts dans toutes les directions resteraient vains ; que faire en effet, sans transports ou avec des transports onéreux ? Que tenter au point de vue industrie, commerce, agriculture, instruction même ?

Le premier et le plus important noyau de mes collaborateurs provient de ce corps du Génie auquel je tiens à grand honneur d'avoir appartenu et auquel j'appartiens encore dans l'armée territoriale. C'est lui qui a payé le tribut le plus lourd de maladies et hélas de morts, dans la personne des capitaines Beauvois et Périnet, du stagiaire du Génie Ibrin, du sergent du Génie Grenot, des sapeurs Chabaudy et Frapperie ; je salue en passant ces victimes de la civilisation qui ont comblé de leurs corps la brèche à franchir. C'est leur ardeur trop grande qui, presque toujours, a causé leur perte ; je n'ai pas eu à les éperonner, mais plutôt à les retenir ; et je puis dire avec orgueil que la France a eu en eux de fiers serviteurs, qui se battaient à l'occasion comme ils travaillent. Je nommerai avant tous parmi eux les commandants Perret et Almand ; le premier a été le principal auteur de la conduite d'eau à Conakry et mon bras droit pendant la construction de la première section, durant ces quatre rudes années, qui ont toutes été marquées par des luttes ; d'autre part, c'est au commandant Almand que revient la plus grande part dans la construction de la 2<sup>e</sup> section ainsi que dans la mise en train de l'exploitation et de ses règlements ; je nommerai après eux les capitaines Plourin, Beaurepaire, Guibaud, Tarron, Le Bourgeois et Jessé et les officiers d'administration Naudé, Quenelle, Auvin et Henri, comme ayant tenu une place d'honneur dans la masse des ouvriers d'élite que j'ai eus sous mes ordres.

Parmi les officiers présents, je citerai tout spécialement le capitaine Siffray et ses collaborateurs qui viennent d'accomplir un véritable tour de force en construisant 15 kilomètres de voie en un mois, et en organisant en dix jours la gare et cette infirmerie du Mamou où nous nous trouvons à présent.

Il ne serait pas juste de ne pas remercier aussi très haut la deuxième moitié de mon personnel, ces excellents chefs de service et employés, qui m'ont, eux aussi, si bien aidé dans ma besogne. M. Prière d'abord, ensuite MM. Favreau, Durrieu, Bonamico, Boulin, Boucherel, Coste, [91] Jullion et, en général, tout le personnel des travaux neufs, de la voie, de la traction et de l'exploitation, ont déployé un zèle et une capacité technique dont je n'ai eu qu'à me louer et dont je les remercie devant vous.

Enfin, je n'oublierai pas les humbles, les tâcherons, les chefs d'équipe indigènes, et leurs braves ouvriers, grâce auxquels le succès a été possible, les Bara, les Ahmadou Si, les Ahmet, les Carounga, les Tombay, qui ont si bien mérité la médaille d'or que leur a accordée la France ; ces excellents travailleurs, Sousous, Malinkés et Bambarras ont déployé une ardeur dont je ne les aurais pas cru capables, montrant par là quel parti on pourra plus tard tirer de ces races.

Grâce à tous ces efforts, nous voici donc aujourd'hui au bout de nos peines et sans cloute aussi au bout des plus grosses difficultés : il n'en existe presque plus d'ailleurs au point de vue technique ; au point de vue financier, grâce à M. le gouverneur général Roume, nous avons obtenu les crédits nécessaires à la 2<sup>e</sup> section d'abord, à la 3<sup>e</sup> section ensuite. Nous voici au point culminant de la ligne, à ce col de Koumi qui s'élève à 736

mètres d'où, nous allons rouler en descendant constamment jusqu'à la grande artère du Niger ; nous tenons ce plateau du Foutah-Djallon défendu par ses hauts remparts de grès et de granit et par les profonds fossés du Koukouré et de la Kolenté qui l'entourent ; dès cette année 1908, nous pourrions réaliser le rêve d'Olivier de Sanderval qui parlait en 1881 de manger à Timbo les cerises de Montmorency. Autour de nous ne se voient plus que des vallées larges à pentes modérées, suivies de la vaste plaine nigérienne que nous attaquons à revers. La bataille semble donc bien près d'être gagnée ; vous me pardonnerez d'en avoir signalé l'importance ainsi que les noms des combattants victorieux.

Mais au-dessus de derniers, dans le tableau que je brosse à grands traits devant vous, planent des souvenirs plus grands, ceux des chefs de cette Afrique Occidentale dont nous faisons partie aujourd'hui ; c'est d'abord Faidherbe qui projeta le premier la jonction de la Côte d'Afrique avec le Niger ; c'est ensuite Ballay qui traça le programme du chemin de fer, ménagea les premiers fonds et fit exécuter la 1<sup>re</sup> section ; c'est M. Roume enfin, ce bon laboureur de notre terre africaine, qui a si bien dirigé et enfoncé le soc de la civilisation dans ces champs vierges et qui, après avoir tracé le sillon droit et profond, a quitté la charrue à notre grand regret.

Vous, Monsieur le Gouverneur général, qui nous arrivez comme l'héritier et le porteparole de ces fondateurs d'empire, vous nous apportez déjà comme début et don gracieux le décret d'ouverture de la 3<sup>e</sup> section que nous attendions si impatiemment.

Aussi, en vous remerciant vivement, terminerai-je en vous donnant rendez-vous à Kouroussa vers la fin de 1910.

Et vous, Monsieur le député, qui représentez ici le Parlement et le Ministre, et qui avez déjà donné à la cause nationale des gages si précieux, soyez témoin de l'engagement que nous prenons tous d'être exacts au rendez-vous, autant que les forces humaines pourront le faire.

M. le gouverneur général Merlin, répondant à M. le gouverneur Poulet et à M. le directeur Salesses, rappelle que M. Roume avait, en juin 1907, donné rendez-vous au personnel du chemin de fer au col de Koumi. L'année ne s'est pas écoulée et le rail est déjà à Mamou, à quatre kilomètres du col. Il manifeste son admiration profonde pour cette œuvre hardie et grandiose à laquelle M. Salesses a consacré sa vie. Une exactitude parfaite, une discipline remarquable sont de règle sur toute la voie, ces qualités sont dues à une organisation faite d'efforts coordonnés, du développement de tous devenu de tradition dans le corps du génie et de l'administration des Travaux publics. Ce qu'il faut surtout admirer, ajoute M. le gouverneur général, ce sont les résultats atteints grâce à la valeur de l'homme placé à la tête du [92] chemin de fer, sévère aux autres comme il est dur à lui-même, et dont la compétence n'a d'égale que la ténacité. Il était l'homme qui convenait à l'œuvre et M. le gouverneur général Roume, en lui accordant toute sa confiance, l'avait admirablement secondé en nommant comme directeur adjoint M. le commandant Almand, dont l'intérim a été parfait de tous points. M. le Gouverneur général exprime également toute sa satisfaction aux officiers du génie ; à tout le personnel civil et militaire, aux ouvriers indigènes qui ont plus modestement contribué à la grande œuvre commune.

Grâce à M. le gouverneur général Roume, les crédits nécessaires à l'achèvement de la ligne ont été obtenus. À la conquête brillante, à l'épopée glorieuse à laquelle restent attachés les noms les plus connus dans l'histoire coloniale a succédé la conquête pacifique, épopée non moins glorieuse qui compte ses victimes, dont la mort plus modeste sera également utile à l'œuvre de civilisation accomplie en Afrique par la France.

M. le député Le Hérisse exprime la satisfaction qu'il éprouve à représenter, dans d'aussi heureuses circonstances, M. le ministre des Colonies. La cérémonie d'inauguration de la 2<sup>e</sup> section du chemin de fer de Conakry au Niger est pour lui plus

particulièrement intéressante, car ce railway est l'œuvre d'un homme qui, depuis 1897, s'y est consacré tout entier, sous la haute direction de M. le gouverneur général Roume. Grâce à sa ténacité inlassable, grâce aussi à la collaboration active et dévouée des officiers du génie qui lui étaient adjoints, grâce aux officiers d'administration et du génie au sort desquels il s'est toujours intéressé, ainsi qu'à tout le personnel civil et militaire, employé au chemin de fer, cette œuvre remarquable a été menée à bien dans un pays très tourmenté. Il est heureux de constater, à cette occasion, que les capitaux engagés en Afrique occidentale française ont été fort utilement employés sur tous les points où ont été créées des voies en pénétration. Ces efforts accomplis dans ces régions sont un sûr garant de l'avenir. M. Le Hérissé termine en levant son verre à la cause coloniale et à M. le ministre des Colonies.

Le lendemain matin, 28, le Gouverneur général s'est rendu par le col de Koumi-Ley où il a déjeuné. Il a examiné sur place au Mamou et à Koumi-Ley l'emplacement d'une gare importante que justifie l'éloignement de Conakry.

Sur le plateau de Koumi-Ley, il a de nouveau adressé quelques paroles aux chefs indigènes qui avaient formé autour de lui escorte jusqu'au plateau de Koumi, et rentrait le soir même au Mamou d'où il repartait le lendemain pour Conakry.

\*  
\*   \*

Le chemin de fer de Conakry au Niger est donc arrivé à mi-chemin de son point terminus, Kouroussa, sur les bords du Niger. Il est, à l'heure actuelle, au 301<sup>e</sup> kilomètre.

Il convient d'examiner maintenant les progrès réalisés depuis le mois de janvier 1905, d'abord en ce qui concerne l'infrastructure, puis la superstructure. Il y aura lieu enfin de jeter un rapide coup d'œil sur l'exploitation de la ligne depuis cette même date, le matériel fixe et le matériel roulant qui constituent tous deux son outillage indispensable.

## INFRASTRUCTURE

Au 31 décembre 1905, les terrassements étaient terminés jusqu'au kilomètre. 178 et entrepris jusqu'au kilomètre 182.

Au 31 décembre 1906, les terrassements sont terminés jusqu'au kilomètre 231 et entrepris jusqu'au kilomètre 235.

L'avancement des travaux de terrassement pendant l'année est donc de :  $231 - 178 = 52$  kilomètres.

Les chantiers de terrassement sont constitués uniquement d'indigènes de la Guinée, mais les ouvriers d'art viennent en grande partie du Sénégal.

En 1905, on avait à craindre les énormes difficultés causées, par le passage dans la Sira Foré, on sortait à peine à la fin de l'année.

En 1906, les terrassements ont été conduits de la Sira Foré à la Kolenté, puis de ce fleuve au Bandi en passant par Sougueta (km. 220).

On a construit les ponts de la Mellakouré (5 m.), du Kakoukala (15 m.) et du Botocoli (20 m.), achevé le grand pont de la Kolenté (6 travées de 20 m.), le pont de Takoré, et une grande quantité d'aqueducs sur le flanc du Souti.

Au 30 juin 1907, les terrassements étaient terminés au kilomètre 260 et entrepris jusqu'au kilomètre 271.

Au 31 décembre 1907, les travaux terminés jusqu'au kilomètre 287,500 et entrepris jusqu'au kilomètre 297,500 (traversée du Mamou).



Pont de Kolente



Station des grandes chutes



Entrée du train, la tranchée de 18 m.



Gare de Sougueta



Chemin de fer en remblai dans le Fouta



En pleine voie



Les chantiers du chemin de fer au col de Koumi (3<sup>e</sup> section)

L'avancement a donc été de 27 kilomètres pendant le second semestre.

Des remblais très importants ont été faits à la traversée de l'Ouendédaba (kilomètre 282) et de Douka Mongol (kilomètre 284).

Les ouvrages d'art ont consisté en deux ponts de 15 m. sur le Konkouré Dadol, un pont de 20 mètres sur le Konkouré à Kourouïa, de 18 aqueducs dont un double aqueduc voûté de 3 mètres de portée sur l'Ouendédaba.

Les travaux terminés sont à l'heure actuelle au kilomètre 296, les travaux entrepris au kilomètre 301.

## SUPERSTRUCTURE

Au 31 décembre 1905, le rail était au kilomètre 173, il est le 13 décembre 1906, au kilomètre 226, d'où un avancement de 53 kilomètres.

On a construit les stations de Fofota, de la Kolenté et une gare provisoire à Sougueta (kilomètre 220) pour permettre la mise en exploitation du tronçon Kindia-Sougueta, avant le 16 novembre 1906. Des puits d'eau ont été installés aux mêmes points, et la voie, détériorée par les pluies de l'hivernage a été réparée.

Il a, en outre, été construit pour le service de la voie un bâtiment à Kindia, destiné au chef de la voie, et deux pavillons à Kakoulima et à Kindia pour les chefs de districts.

À la fin du mois de septembre 1907, la pose du rail s'arrêtait au km. 271.500 ; à la fin de décembre, elle est arrivée au km. 294, soit un progrès de 23 km. Pendant ce second semestre, on a relevé et dressé la voie sur toute la longueur posée, et ballasté en arrière.

## EXPLOITATION

La ligne de Conakry au Niger est en exploitation régulière depuis le 16 novembre 1906, jusqu'à Sougueta, km. 220.

Un train mixte régulier part tous les jours de Conakry à 6 h. 30 pour arriver à Kindia à 12 h. 15 et à Sougueta à 4 h. 7. Dans la direction opposée, un train mixte régulier part de Sougueta à 7 h. 35 du matin et arrive à Conakry à 5 h. 45.

Deux trains facultatifs de marchandises partent de Conakry à 6 h. 45 et 7 h. du matin pour arriver à Sougueta à 5 h. 6 et 5 h. 21. Un train facultatif de section part de Conakry à 10 h., arrivant à Kindia à 6 h. 30 du soir.

Un second train de section part à 5 heures 39 du matin de Kindia pour arriver à 9 heures 10 à Sougueta.

De Sougueta à Conakry deux trains facultatifs circulent, partant respectivement, à 5 h. 30 et 6 h. 5, pour arriver à Conakry à 4 h. 35 et 4 h. 50, tandis que deux trains de section facultatifs sont formés de Sougueta à Kindia 2 h. 28 à 6 h. 34 soir, de Kindia à Conakry 6 h. 9 à 2 h. 7 soir.

Le personnel des ateliers du dépôt. à Conakry se compose de 30 Européens et 236 indigènes.

Celui du dépôt de Kindia comprend 1 Européen et 15 indigènes.

Celui de Sougueta 2 Européens et 18 indigènes.

En outre du travail courant, les ateliers à fer ont procédé à la construction et au montage de fermes métalliques pour l'agrandissement de l'atelier d'ajustage et du nouvel atelier de fonderie qui est, à l'heure actuelle, complètement terminé. On attend une grue de trois tonnes qui desservira le cubilot.

De concert avec l'atelier d'ajustage, l'atelier de chaudronnerie construit les fermes pour le nouvel atelier de fonderie et de montage et l'agrandissement du dépôt ; une passerelle reliant la direction du chemin de fer à l'ancien immeuble. 3 cuves en tôle, 1.000 poteaux indicateurs de courbes, pentes et rampes, diverses pièces de pompes, 200 mètres de châteaux pour les nouvelles gares, plus le travail courant d'entretien.

DE BERQUES.

---

LA VISITE DE RAPHAËL MILLIÈS-LACROIX,  
MINISTRE DES COLONIES  
(mai 1908)

Le voyage du ministre des colonies en Afrique  
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1908)

.....  
Le 13 mai, un train spécial quittait Conakry, emmenant M. Milliès-Lacroix à Kindia, à Souguéta, puis à Mamou où les personnages officiels devaient passer la nuit dans un campement improvisé.

Durant tout le voyage, le ministre avait prêté la plus vive attention aux explications qui lui étaient fournies sur la construction et le trafic du chemin de fer, explications qui valurent à M. le directeur Salesses des félicitations aussi chaudes que méritées.

Le lendemain, en visitant les chantiers du point terminus de la ligne, au col de Koumi, M. Milliès-Lacroix admira la bonne organisation des travaux et l'habileté des indigènes.

Une grande fête indigène vint apporter la note pittoresque en même temps qu'elle donnait au ministre un nouveau témoignage de la fidélité des populations.



En gare de Tabili. Coll. générale Fortier.



En gare des Grandes Chutes. Coll. générale Fortier, Dakar.



En gare de Friguiagbé. Coll. générale Fortier.



En gare de Fofata. Coll. générale Fortier.



En gare de Sougueta. Coll. générale Fortier.



Chemin de fer de Guinée à l'avancement. — Col de Koumi. Coll. générale Fortier.



Le convoi (porté en hamac) se rend sur les chantiers d'avancement au col de Koumi.  
Coll. générale Fortier.



Visite sur les chantiers d'avancement. Coll. générale Fortier.



Pose du rail au col de Koumi. Coll. générale Fortier.



Un grand remblai à 4 km au-delà du col de Koumi. Coll. générale Fortier.



Chefs Foulahs à Mamou. Coll. générale Fortier.



Les Koniaguis venus à Mamou voir le Ministre. Coll. générale Fortier.



Un duo de griots flûtistes à Mamou. Coll. générale Fortier.



Tam-tam à Mamou. Coll. générale Fortier.



Fêtes de Mamou. — Danse des fétiches. Coll. générale Fortier.



Fêtes de Mamou. — La danse du feu. Coll. générale Fortier.



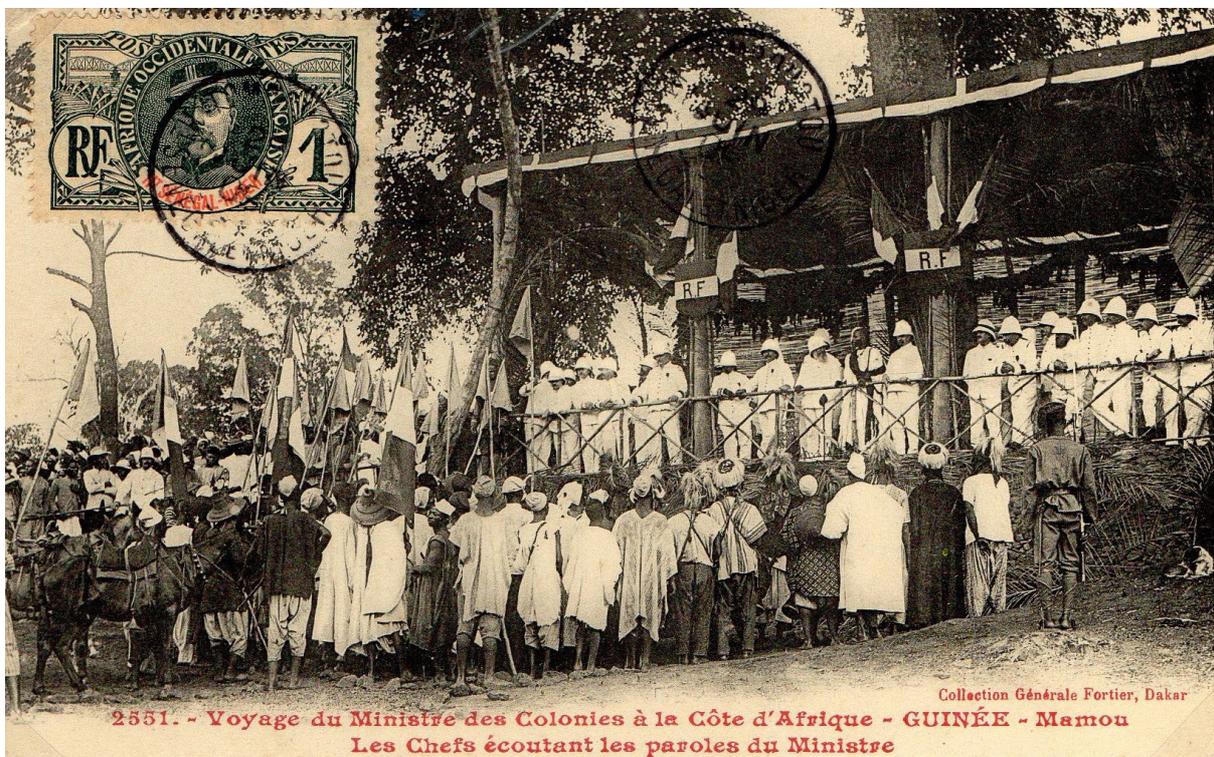
Fêtes de Mamou. — Les chefs Foulahs à cheval. Coll. générale Fortier.



L'Almamy de Timbo (et ses cavaliers) à Mamou. Coll. générale Fortier.



Mamou. — Les chefs écoutant le Ministre. Coll. générale Fortier.



Mamou. — Les chefs écoutant les paroles du Ministre. Coll. générale Fortier.



Fêtes de Mamou. — Danseuses Foulah. Coll. générale Fortier. -

DÉCÈS  
(*La Dépêche coloniale*, 26 mai 1909)

M. Durou, chef de train de 2<sup>e</sup> classe au chemin de fer de la Guinée, à l'hôpital militaire de Bordeaux, où il se trouvait en traitement, le 9 mai 1909.

---

Le Chemin de fer de Conakry au Niger  
(*La Dépêche coloniale*, 11 septembre 1910)

Le rail et la locomotive seront sur les bords du Niger dans quatre jours, le 15 septembre.

Indépendamment des études et de la préparation financière, le travail proprement dit du chemin de fer aura duré dix ans, soit de mai 1900 à septembre 1910. La dernière partie, de Mamou à Kouroussa, 287 km.1/2, n'a duré que de mars 1908 au 15 septembre 1910, c'est-à-dire deux ans et demi, à raison de 115 kilomètres par an.

Tel est le bilan technique du chemin de fer de Conakry au Niger.

Au point de vue financier, l'œuvre aura coûté 59 millions 1/2 de francs, tenant compte des fonds qui resteront pour le Kouroussa-Kankan, soit, à peu de chose près, 100.000 francs le kilomètre.

Ceux qui connaissent la Guinée et la qualité du travail accompli s'accordent à trouver que ce prix est peu élevé.

Ce beau travail fait le plus grand honneur à l'ingénieur distingué qui l'a exécuté en entier et mené à bonne fin, à travers toutes les difficultés : M. le directeur Salesses.

Nous nous proposons, d'ailleurs, de consacrer l'un de nos prochains illustrés au chemin de fer de Conakry au Niger où nous fixerons, en détail, l'effort accompli en cette circonstance, et où l'on trouvera la preuve que l'initiative française dans nos colonies n'est pas aussi nulle qu'on se plaît trop souvent à le répéter.

---

DE LA MER AU NIGER  
(*La Dépêche coloniale*, 21 octobre 1910)

Nous avons donné **[pas trouvé]** le compte rendu de l'inauguration dite « des ingénieurs » du chemin de fer de Conakry au Niger, présidée par M. Poulet, lieutenant-gouverneur par intérim de la Guinée.

Le courrier nous apporte le texte du discours prononcé par M. Salesses, directeur du chemin de fer. Nous nous faisons un plaisir de le reproduire *in extenso* :

Monsieur le gouverneur,  
Messieurs,

Bien que rien ne me qualifie pour des discours et que l'éloquence soit loin d'être mon fait, j'ai cependant un devoir à remplir et je vous demande de me permettre de m'essayer en m'excusant si je reste au-dessous de ma tâche. Je dois, en effet, à mes collaborateurs passés et présents, de reconnaître publiquement leurs efforts, dont j'ai été le pilote et le juge ; je crois utile de donner quelques brèves indications sur le coût matériel et moral et la portée de ce qui vient d'être fait ; je vous rappellerai brièvement les étapes parcourues par le chemin de fer de la Guinée depuis sa naissance ; enfin, dans cette occasion solennelle pour moi, couronnement de quinze années d'efforts

continus, qui m'ont mené sur l'autre penchant de la vie, je voudrais adresser à mes collaborateurs mes *novissima verba*, l'expression résumée de mon expérience acquise et de mes conseils.

Le railway que nous venons de parcourir jusqu'à son premier terminus naturel qui est le Niger, suit, à partir de la gare de Périnet les traces de René Caillé, par Bayoréa, Fodé Hadji, Kouroufing, Kambaia, Kouroussa et, plus tard, Kankan ; l'itinéraire du célèbre voyageur en 1827, depuis Socotoro jusqu'à Timé, peut passer pour la première reconnaissance de notre ligne ; celui qui, depuis Kankan ou Kouroussa, s'embarquerait sur le Milo ou le Niger pour rejoindre Tombouctou par eau, suivrait en somme, la marche de René Caillé dans ses traits essentiels ; vous ne vous étonnerez donc pas que ce grand nom ait été appliqué à l'une de nos locomotives.

Kouroussa était déjà, en 1827, une place assez commerçante, puisqu'elle a toujours été la tête de la navigation du Niger ; son nom lui vient du barrage rocheux calcaire à 1 kilomètre en aval, dont les plissements ont rappelé aux pêcheurs Somonos les ondulations du serpent, d'où l'appellation de Kouroussa qui signifie mot à mot Roche Serpent. Je me l'imagine semblable en 1827 à ce qu'elle était en 1898 ; je revois encore par la pensée ma première arrivée à Kouroussa le soir du 1<sup>er</sup> janvier 1898 ; le capitaine d'artillerie coloniale Franceries, qui commandait le cercle, avait été prévenu de mon arrivée ; j'avais pris, pour me rendre compte de la navigabilité du fleuve, une pirogue aux environs de Bafara, à l'embouchure du Mafou, et je débarquai de nuit à 1 kilomètre en amont de Kouroussa, d'où je gravis les pentes qui mènent au village de Tabakoro et à la gare actuelle, me dirigeant vers le fortin où se trouvait le commandant de cercle et où est maintenant la maison d'école. On avait allumé, pour guider ma marche, des broussailles dont les flammes couronnaient les crêtes du plateau et du fortin. Cette marche aux flambeaux, qui me mena vers mes amis au milieu d'un tam-tam de réjouissance, surgit encore avec vivacité dans ma mémoire. Le lendemain, je parcourais les pentes du village, que je retrouve aujourd'hui pareil à ce qu'il était alors, avec sa place du marché et sa rue centrale descendant du fortin vers le gué du Niger ; ce gué, si fréquenté des caravanes, était, comme aujourd'hui, le rendez-vous des ménagères et des jeunes filles indigènes qui bavardent et rient tout en lavant leur linge ou se livrant à leurs ablutions avec la franchise des premiers âges.

Ce tableau de l'ancien Kouroussa, Messieurs, va se transformer ; un autre Kouroussa moderne va naître sur le plateau ; une grande gare s'y élèvera, avec ses ateliers et le mouvement de ses trains. Le pittoresque y perdra peut-être, ou du moins il changera de nature, obéissant à la grande loi d'évolution de la vie qui adapte nos goûts aux nouvelles formes que créent la civilisation et l'industrie ; les grands halls ou les dômes à nervures d'acier, à parois de tôles, briques ou ciment, remplaceront les cases indigènes sans déparer le beau site de ce plateau.

Cette évocation de ma première arrivée à Kouroussa me conduit à un autre souvenir, celui du gouverneur général Ballay ; lorsque je lui rapportai les résultats de ma mission de 1898, il voulut bien m'ouvrir son cœur et me dire qu'il m'associait à son œuvre ; je dus lui promettre de ne pas le quitter et de le seconder dans la lutte qui allait s'ouvrir ; je crois l'avoir fait de mon mieux, soit au Comité des travaux publics et auprès du ministre, soit dans les négociations de l'emprunt ou dans la mise à exécution ; plus tard, en 1901, je le revis encore, rendant à sa Guinée tant aimée et à son chemin de fer sa dernière visite ; nous étions au début même des difficultés de l'entreprise Chresmant et Mairesse ; il me renouvela ses recommandations que la mort, qu'il savait proche, rendait encore plus pressantes, et me légua le soin de finir la tâche commune commencée.

La belle journée qui nous réunit me relève de mon serment. Le souvenir du vieux gouverneur plane pour moi sur cette fête, et il me semble que ma satisfaction n'est qu'un écho de la sienne.

Quand je suis venu pour la première fois en Guinée, en octobre 1895, la Guinée n'était qu'à son aurore ; Conakry consistait en deux rues : le boulevard qui va de la mairie à la Compagnie française, et l'avenue du Gouvernement qui a servi d'amorce à la route du Niger ; l'intérieur du pays n'était pas connu ; on n'en avait aucune carte, à peine quelques itinéraires plus ou moins erronés ; Faranah venait d'être transféré depuis un an à la Guinée ; le Foula Djallon était pratiquement indépendant ; les cercles de Kouroussa, Kankan, Beyla, Kissi, Dinguiraye, Siguiti appartenaient encore à l'ancien Soudan ; le commerce était peu développé ; le port et le wharf étaient à créer ; le budget n'atteignait pas un million en dépenses et en recettes, l'impôt de capitation n'existait pas, et même Conakry ne recevait ses marchandises que par l'entrepôt anglais du Sierra-Leone. Je citerai qu'on m'a refusé à Manéah de la monnaie française pour me réclamer des shillings ; dans l'intérieur, la monnaie n'avait pas cours, et le commerce se réduisait à la traite, c'est-à-dire à l'échange direct des produits du pays contre des marchandises d'Europe. Les communications étaient assurées par de mauvais sentiers indigènes et étaient totalement interrompues durant les six mois d'hivernage ; de tous nos cours d'eau, seuls le Niger, le Milo et le Tinkisso sont à peu près navigables, mais il fallait les atteindre à pied, en hamac ou à dos de mulet ; aucun animal de trait, la tsé-tsé tuant les chevaux, les mulets et les ânes ; les transports se faisaient tous à tête d'homme, au prix de revient d'environ 2 francs la tonne kilométrique.

À l'heure actuelle, en septembre 1910, vous savez combien ce tableau s'est amélioré et combien de progrès ont été réalisés grâce aux efforts éclairés de nos gouverneurs successifs, depuis Ballay et son fidèle lieutenant, M. Cousturier, jusqu'à M. Liotard et M. Poulet, qui préside à cette fête de famille ; les bâtiments de Conakry couvrent son île entière ; notre capitale a un port, un wharf, une gare bien outillée, un éclairage électrique ; elle est reliée au Niger par un chemin de fer dont vous connaissez les recettes ; le Fouta-Djallon et six cercles de l'ancien Soudan ont arrondi la colonie et lui ont constitué un hinterland ; le mouvement commercial s'achemine vers le quarantième million ; l'impôt de capitation donne cinq millions et le budget atteint le même chiffre en recettes et en dépenses ; la monnaie française est connue et acceptée partout ; le portage a été bien réduit ; le commerce dure toute l'année et se fait entièrement à l'européenne.

Dans cette transformation, qui a exigé bien des énergies, ma part se borne à ce qui concerne le chemin de fer ; mais cette part a été plus que suffisante pour mon ambition, car elle a pris toute ma vie ; en octobre 1895, j'avais trente-sept ans, et le 18 septembre 1910, je vais en avoir cinquante-deux ; quinze ans de mon existence, ceux de ma pleine force, ont été consacrés à l'œuvre ; en outre, comme dans une campagne de guerre, la petite armée de collaborateurs dévoués que j'avais recrutés a été décimée ; la mort a fauché largement parmi les meilleurs, les maladies ont sévi. Chemin faisant, la disparition des plus chères affections de ma vie, qui me soutenaient dans mon effort, m'a laissé dans l'isolement ; et si je contemple avec satisfaction le but que, grâce à vous, nous touchons, je ne puis cependant m'interdire un sentiment de mélancolie quand je songe au prix dont je l'ai payé.

Pardonnez-moi ces souvenirs dont le flot m'entraîne ; je passe à des constatations d'un ordre plus positif. Le chemin de fer de la Guinée aura coûté en tout 59 millions et demi pour une longueur d'un peu plus de 587 kilomètres, soit environ 100,000 francs le kilomètre ; sa longueur est à peu près celle de Paris à Bordeaux, et nécessitera deux jours pour son parcours avec dîner et halte de nuit à Mamou et déjeuners à Kindia et Dabola ; plus tard, une voiture automotrice transportera en vingt heures les voyageurs pressés ainsi que le courrier postal de Conakry à Kouroussa et vice versa, par trains spéciaux correspondant avec les grands bateaux qui relient la Guinée à l'Europe. La construction elle-même a duré un peu plus de dix ans, savoir de mai 1900 à septembre 1910, de sorte que la vitesse d'avancement annuelle a été d'environ 58 kilomètres ; mais en réalité, cette moyenne a subi de grandes variations ; c'est ainsi qu'en 1900 et

1901, nous avons été arrêtés par les difficultés avec l'entreprise, et en 1904 et 1905 par les grès de la Santa et les granits de la Sira-Foré ; en revanche, nous avons pu marcher très vite dans d'autres périodes ; la dernière année de la construction, c'est-à-dire depuis mon retour en Guinée jusqu'à ce jour, nous avons posé environ 200 kilomètres de voie, car j'ai constaté personnellement, en août 1909, la présence de la tête du rail au kilomètre 387 1/2 à 5 kilomètres en deçà du Diendiou, alors qu'aujourd'hui, il se trouve au kilomètre 587 1/2 en gare de Kouroussa.

Cette œuvre a présenté en outre divers avantages accessoires ; elle a été la source d'un gros mouvement de salaires qui a familiarisé les indigènes avec l'argent et ses usages ; elles les a rapprochés de la vie européenne ; elle a servi à former au travail des dizaines de milliers d'indigènes, augmentant par là la richesse économique de la colonie ; ces hommes déjà dressés représentent un outil précieux pour les travaux futurs de la Guinée ; il conviendrait de ne pas les laisser se disperser.

Autre progrès : la jonction du rail avec le Niger nous met immédiatement en possession de 360 kilomètres sur le Niger, 100 sur le Milo, 380 sur le Tinkisso, soit plus de 800 kilomètres de voies navigables qui doublent la zone d'influence économique de la ligne, d'autant plus que les transports fluviaux sont encore moins chers que les transports par rail. Kouroussa est le centre de ce réseau, le futur port du riz de Mopti, des mines de Siguiri, du caoutchouc de la haute Côte-d'Ivoire et du Soudan. Le Niger est le quatrième fleuve de l'Afrique comme parcours et comme débit ; on l'a appelé le Nil des noirs et il n'est pas tout à fait indigne de cette haute comparaison ; mais c'est un Nil encore mal aménagé, un Nil sauvage, qui n'a pas eu les Pharaons, les Romains et Méhemel-Ali pour le régulariser, le canaliser, le brider ; tout ce travail reste à faire sur les bords du Niger, qui ne donnera sa pleine utilisation que lorsqu'on aura créé des flottilles spéciales de chalands et de remorqueurs, qu'on l'aura pourvu de dragues et de dérocheuses, qu'on aura construit sur ses bords des épis et des digues de redressement de courant semblables à celles du Rhin et du Mississippi. Cependant tel qu'il est, le Niger et son affluent, le Milo, sont déjà facilement utilisables durant huit ou neuf mois de l'année, et le Tinkisso durant trois ou quatre ; le progrès est donc dès à présent considérable.

Kouroussa possède de l'excellente terre à brique ; je suis persuadé, d'après ma première découverte au barrage de Kouroussa, que nous trouverons un banc de calcaire exploitable dans ses environs ; on y rencontrera donc les matériaux nécessaires au développement d'une ville importante.

Les indigènes connaissent ce centre depuis un temps immémorial et s'y rassembleront volontiers ; il ne peut que prospérer, car sa situation lui garantit un bel avenir. Bamako, Kouroussa, Kankan constitueront ainsi trois clefs de voûte de l'édifice nigérien, les trois maîtres centres commerciaux de la grande plaine qui contient les sources du Niger et de ses affluents. Peut-être plus tard devra-t-on leur adjoindre un quatrième nom vers Bobo-Dioulasso ou Sikasso, au point de concours des lignes de Kayes, de Conakry et d'Abidjan. D'après les renseignements fournis par M. le commandant Digue et l'officier d'administration du génie Naudé, l'altitude de toute cette région varie de 350 à 420 mètres, à part quelques mamelons ou plateaux rocheux isolés, témoins d'une érosion gigantesque qui remonte aux époques géologiques. Elle se prêtera donc on ne peut mieux à l'établissement d'un réseau de communications par rail et par eau, et au développement d'une industrieuse, riche et nombreuse humanité future. Déjà, M. le gouverneur général Ponty a bien voulu nous octroyer son cadeau personnel, qui fait suite à ceux qui nous viennent de ses prédécesseurs ; nous devons, en effet, à M. Ballay nos 150 premiers kilomètres du rail jusqu'à Kindia, et à M. Roume le complément de la ligne jusqu'au Niger ; M. le gouverneur général Ponty veut bien à son tour nous procurer les ressources pour atteindre Kankan, étape capitale de notre marche en avant, tête d'un embranchement important vers Beyla et la Haute Côte-d'Ivoire, milieu de la distance que nous avons à parcourir pour atteindre la région de

Bobo Dioulasso où les trois chemins de fer venus de la côte doivent se souder et perdre leur individualité pour se fondre dans une grande artère commune.

Qu'il me soit permis, en terminant, de remercier ceux qui m'ont aidé, mes patrons et mes introducteurs à la vie coloniale et, en premier lieu, M le gouverneur général Roume, que j'ai à peine nommé jusqu'ici ; je lui dois mon envoi en Guinée d'abord, mon entrée dans le corps des fonctionnaires coloniaux ensuite, et bien d'autres faveurs, parmi lesquelles je place en première ligne celle d'une fidèle amitié datant de l'École polytechnique. La Guinée est aussi sa débitrice pour les subventions successives de 17 et 39 millions, qui l'ont mise à même d'exécuter sa ligne. Je lui envoie, au moment et sur le théâtre même du succès, mon salut respectueux et reconnaissant.

Je nommerai aussi M. le gouverneur général Ponty, auquel nous allons devoir Kankan, et qui témoigne au personnel du chemin de fer une sollicitude dont les marques m'ont vivement touché ; vous en aurez connaissance par la voix autorisée de M. le gouverneur d'abord et de M. le gouverneur général lui-même, lors de sa prochaine venue en Guinée. Je lui exprime, au nom du personnel du railway, toute notre gratitude et nos promesses de travail et de dévouement.

Je nommerai ensuite M. le gouverneur Liotard, notre regretté chef, et M. le gouverneur par intérim Poulet, qui a si souvent dirigé la colonie avec le plus grand succès et qui a accepté de nous faire le très grand honneur de nous présider aujourd'hui ; il a bien voulu, avec la haute autorité de ses fonctions, constater, dans un document officiel qui vient de vous être lu, la part spéciale de chacun de mes collaborateurs dans œuvre commune.

Je n'oublie pas de remercier tous mes collaborateurs civils et militaires, gradés ou non, Européens et indigènes, et plus particulièrement mes amis les commandants Perret et Almand et M. l'officier d'administration du génie Naudé, mon plus ancien compagnon, qui ont pris une si large part à la grande tâche entreprise. Je félicite aussi tout particulièrement M. le capitaine Jessé et ses collaborateurs qui ont eu l'insigne honneur de conduire le rail à Kouroussa. Les noms de ceux que je ne puis nommer, faute de place, se trouveront dans l'ordre spécial dont je viens de parler. Qu'il me suffise de déclarer que je suis fier de commander à tant de braves gens.

Enfin, il me reste à parler des morts dont le souvenir pèserait sur ma conscience, si je n'étais profondément convaincu de l'utilité de l'œuvre présente. Les capitaines Beauvois, Périnet, Siffroy, le stagiaire Ibran, les sergents Grenot, Blot et Noizet, les caporaux Rivière, Frapperie, Badreau, le sapeur Chabaudy, les surveillants Boucharel, Vannoni, Grandi de La Droitière, etc., constituent une liste nécrologique beaucoup trop longue, attestant la difficulté et les dangers de la lutte. Honneur à ceux qui ont mis leur vie dans la balance et que l'approche de la mort n'a pu détourner du devoir et du but. Ce sont eux et leurs semblables qui, dans les airs, sur les flots ou sur terre, maintiennent le vieux renom de la France et prouvent que la race des héros ne se perd pas.

---

L'Extension du chemin de fer de la Guinée  
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1913)

Au moment où le Parlement va être appelé à discuter le projet d'emprunt du gouvernement général de l'Afrique Occidentale, il peut paraître opportun de faire connaître un des outils de développement colonial qu'il est destiné à perfectionner, tout en étendant son action.

Le programme des travaux à réaliser à l'aide des fonds de l'emprunt projeté comporte le prolongement du chemin de fer de la Guinée de Kankan à Beyla avec un crédit de 25 millions.

La longueur de ce prolongement sera d'environ 245 kilomètres ; achevé, il mettra Beyla, par la voie ferrée, à 900 kilomètres de Conakry.

C'est la distance de Paris à La Ciotat.

L'Union coloniale française, dans sa séance du 9 février 1911, avait préconisé un autre programme. En ce qui concerne la Guinée, on s'arrêtait provisoirement à Kankan, et un embranchement se greffait sur la voie actuelle aux environs de Dabola (420 kilomètres). Il se dirigeait vers Faranah, Kissidougou, Bofosso, en longeant la frontière de la colonie anglaise de Sierra Leone et du Libéria ; il devait se prolonger ultérieurement pour gagner le port de Tabou en Côte-d'Ivoire.

On pensait ainsi réserver au commerce français les régions frontières de Sierra Leone et du Libéria et faciliter, au point de vue militaire, la pacification de régions encore troublées au voisinage du Libéria.

Ce tracé n'a pas prévalu, parce qu'au point de vue des dispositions d'ensemble, il engageait, par l'issue au port de Tabou, un second chemin de fer en Côte-d'Ivoire.

Au point de vue économique, la proximité du terminus actuel du railway de la colonie anglaise de Sierra Leone, à Balima, sur la Makhona, à une très faible distance en aval de Bofosso, ne peut pas permettre aux produits de la région de prendre, pour gagner la côte, le tracé proposé. La différence de trajet au bénéfice du chemin de fer anglais est trop considérable.

Au point de vue militaire, nous n'avons eu de troubles qu'au sud de Beyla, vers Guecké et N'Zo, précisément dans la partie de la Haute-Guinée où doit se prolonger la voie ferrée, une fois le rail arrivé à Beyla.

En dehors de ces considérations, le tracé Dabola-Faranah-Bofosso, en partie sur la ligne de faîte qui sépare le bassin du Niger de celui des fleuves côtiers, aurait présenté de sérieuses difficultés techniques et motivé des dépenses considérables.

L'examen d'une carte montre, en outre, qu'au point de vue de l'écoulement des produits de la région de Kissidougou, réputée comme très peuplée et productive de riz, arachides, palmistes, etc., les rivières telles que le Niandan, le Mio, navigables aux eaux moyennes dans de très bonnes conditions, peuvent amener ces denrées à Kankan et à Kouroussa.

Une étude du régime de ces rivières et même du Niger, en amont de Kouroussa, permettrait de fixer les modalités de ces transports à mettre en pratique par les commerçants installés dans le pays.

Le tracé Kankan-Beyla répond donc aux intérêts bien entendus de la colonie ; sa mise en construction suivra de très près le vote de l'emprunt.

Cette section, la cinquième du chemin de fer de la Guinée, donnera aux ingénieurs qui auront la charge de la construire l'occasion d'exercer leur sagacité, non qu'au point de vue technique elle présente des difficultés spéciales, mais en raison de la nécessité de constituer en temps utile et d'entretenir des approvisionnements de matériel et de matériaux.

Ce sera ci peu près l'unique souci de la direction des travaux.

On ne se représente pas toujours, par suite d'une documentation incomplète ou d'une réflexion superficielle, l'importance capitale de cette obligation, d'où dépend uniquement la marche régulière et économique des travaux.

La justesse dans les prévisions pour que tout arrive à son heure, alors que tout conspire pour les mettre en défaut : retards dans les commandes, dans les livraisons, dans les transports, est la condition primordiale de la préparation des travaux. Et il faut compter avec de multiples embarras, dont le plus important est la lenteur des transports maritimes.

Le port de Conakry n'est visité que par les bateaux de la Compagnie des Chargeurs Réunis venant de la côte Atlantique (une fois par mois, sans compter le bateau courrier), où s'embarquent le matériel de voie, les tabliers métalliques, à Dunkerque, Le Havre et Bordeaux. De Marseille viennent les bateaux de la Compagnie Fraissinet, plus rarement

ceux de la Compagnie Fabre ; ils pouvoient surtout aux approvisionnements de chaux et de ciment.

Cette pénurie de moyens a créé, pour les premiers tronçons, et créera, pour le Kankan-Beyla, des difficultés auxquelles on ne peut remédier qu'à force d'ingéniosité et d'élasticité dans l'emploi de la main-d'œuvre.

Celle-ci se recrutera assez facilement. Les populations de Beyla, Kissidougou et de la région militaire s'embauchent volontiers sur les chantiers pendant, la période où les travaux agricoles n'exigent pas la présence des hommes dans les villages. Mais elle est essentiellement inexpérimentée et de faible rendement, de sorte qu'il faut en encadrer les équipes d'agents entraînés mais prudents, car son emploi est extrêmement délicat.

La moindre brimade, l'ombre d'une injustice dans le paiement des salaires ou la distribution des vivres peuvent entraîner la désertion en masse et amener l'arrêt des travaux.

On compte sur l'arrivée du rail à Kankan dans le courant du mois d'août prochain, mais l'exploitation ne sera possible que quand les ponts du Niger et du Niandan seront en place, et c'est ici un exemple des obstacles créés par l'incertitude des livraisons et des transports.

Ces ponts, tout au moins ceux du Niger, étaient attendus en mars dans la colonie ; ils pouvaient être à pied d'œuvre dans le courant d'avril et posés pour le moment où la crue annuelle commence, vers le 15 juin. Mais ils sont attendus encore, et leur mise en place est ajournée au mois de janvier 1914, d'où un retard très sérieux dans la date d'arrivée de la locomotive à Kankan.

Il a donc fallu suppléer à ce manque de tabliers métalliques ; on a passé à l'aide de bacs des locomotives au delà du Niger et du Niandan, ainsi que des wagons.

Des trains circulent, transportant le matériel de voie transbordé deux fois.

Ces transbordements occasionnent des dépenses compensées par l'économie sur les transports à pied d'œuvre qui vont se faire du Niandan à Kankan sur plus de 50 kilomètres, à l'aide de la voie de un mètre qui progresse peu à peu, prolongée par une voie decauville de chantier.

Grâce à ces dispositions, on pourra procéder à la construction de la gare de Kankan ; elle sera terminée quand les ponts métalliques seront en place, de sorte que l'exploitation fonctionnera complètement outillée dès leur achèvement.

Nous avons essayé de montrer comment allait s'étendre l'action du chemin de fer de la Guinée ; nous n'avons envisagé que le point de vue proprement matériel. Dans une prochaine lettre, nous examinerons comment, par une réduction bien entendue des tarifs, on peut espérer un sérieux développement économique.

---

## NÉCROLOGIE

(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1915)

Nous avons le très vif regret d'apprendre le décès à Moulins, après une très courte maladie, de notre excellent ami M. Prière, chef du service de la traction du chemin de fer de Konakry au Niger.

Rentré depuis trois mois en France, très fatigué par un long séjour colonial, il avait eu successivement la douleur de voir mourir à quelques semaines d'intervalle sa mère et sa femme.

M. Prière jouissait des sympathies de tous en Guinée française, où il était unanimement apprécié pour ses brillantes qualités de travail et la droiture de son caractère. Nous adressons à sa famille nos condoléances émues.

---

## LA CATASTROPHE DE L' « AFRIQUE »

TOUT ESPOIR EST MAINTENANT ABANDONNÉ

PLUS DE 550 VICTIMES

(*La Dépêche coloniale*, 16 janvier 1920)

Lorserry (Adrien)<sup>6</sup>, employé de chemin de fer, à destination de Conakry.

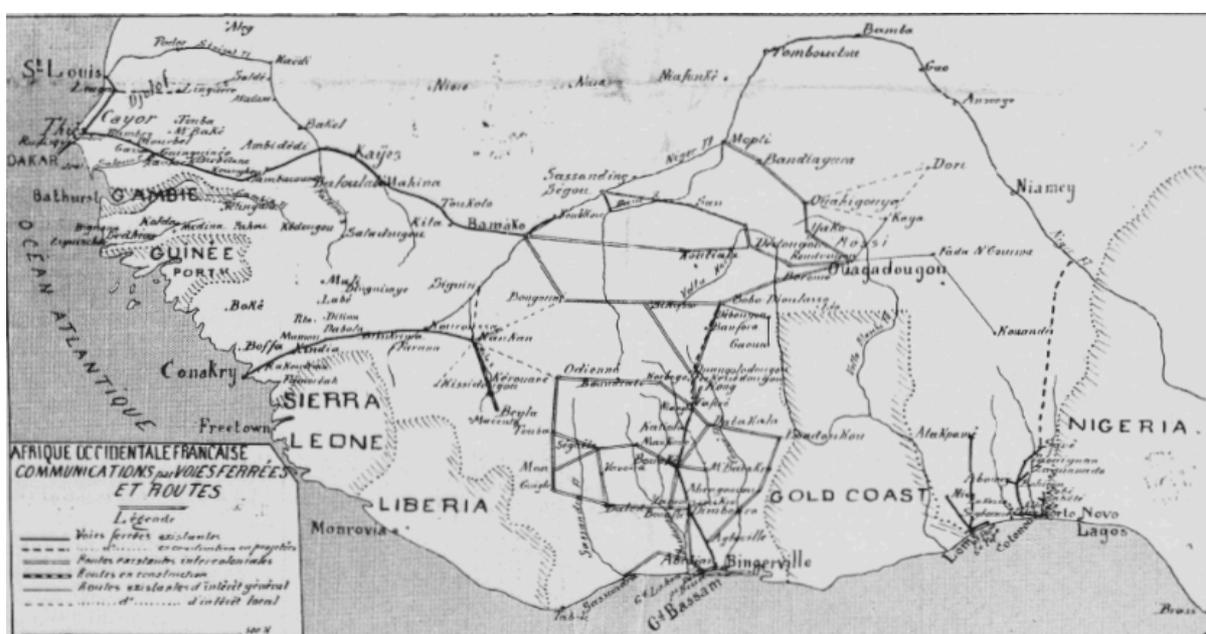
## LES CHEMINS DE FER EN AOF

par Édouard Néron,

sénateur de la Haute-Loire,

vice-président de la commission des douanes.

(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1927)



## CHEMIN DE FER DE CONAKRY AU NIGER

La construction du chemin de fer de Conakry au Niger a été commencée en 1900.

On a adopté pour le tracé de cette ligne une rampe fondamentale de 25 millimètres par mètre et, pour les courbes un rayon minimum de 120 mètres.

Le tronçon de Conakry à Kindia (km. 152) a été ouvert à l'exploitation en 1904. Puis on a atteint successivement : le km. 218 en 1906, le km. 296 en 1908, le km. 588, à Kouroussa sur le Niger, en 1911 ; et, enfin, le km. 662, terminus de la ligne, à Kankan en 1914.

L'établissement de cette ligne a coûté 67.600.000 francs, soit 102.000 francs par km.

Elle a été construite autant pour mettre en communication le Niger avec la mer que pour desservir la Guinée. Elle part du port de Conakry, capitale de cette colonie, et traverse une région très accidentée. La plus grande partie de la colonie est, en effet,

<sup>6</sup> Né le 3 août 1892 à Giry (Nièvre).

recouverte de montagnes dont certaines atteignent l'altitude de 1.400 mètres. La ville de Kindia, desservie au km. 152, est à la cote 450 et la ville de Mamou, au km. 296 à la cote 720. La ligne redescend ensuite pour rejoindre le Niger à l'origine du bief Kouroussa-Bamako. Puis elle se prolonge jusqu'à Kankan sur le Milo, affluent du Niger.

Avant la jonction du Thiès-Kayes et du Kayes-Niger les marchandises provenant des escales du bief Kouroussa-Bamako trouvaient par le chemin de fer de la Guinée une voie d'évacuation plus courte et moins onéreuse qu'en utilisant le Kayes-Niger et le fleuve Sénégal.

Les localités desservies, à part celles qui sont désignées ci-dessus, sont peu importantes ; on peut cependant encore citer Kakoulima au km. 46 et Bissikrima au km. 464.

Il y a en tout, trente et une gares ou haltes sur le Conakry-Niger.

La largeur de la voie est de un mètre, elle a été établie avec du rail de 25 kg au mètre.

Le trafic des voyageurs et marchandises de ce chemin de fer depuis le début de son exploitation jusqu'en 1926 est donné dans le tableau suivant :

Années	Nombre de voyageurs	Tonnes de marchandises
1905	29.228	5.772
1906	33.156	7.929
1907	55.287	10.160
1908	63.475	9.796
1909	54.704	14.352
1910	80.380	19.400
1911	134.064	21.713
1912	127.058	20.543
1913	115.675	19.530
1914	85.032	16.424
1915	76.545	15.949
1916	104.403	20.447
1917	79.7 88	24.257
1918	102.784	22.741
1919	168.285	24.508
1920	189.233	35.952
1921	136.241	25.860
1922	110.387	31.378
1923	133. 272	37.645
1924	168.421	34.294
1925	220.554	47.222

1926	328.855	41.322
------	---------	--------

Les tonnages des principaux produits voyageurs transportés en 19J6 sont donnés ci-dessous (tonnes) :

Bananes	2.792
Tissus	1.257
Matériaux de construction	3.041
Kolas	119
Nattes indigènes	260
Cuirs	797
Palmistes	1.053
Sel	7.808
Arachides	5.043
Riz	3.341
Caoutchouc	871

Les excédents de bagages sont taxés à raison de 3 fr. 575 par tonne et par km et les articles de messageries et denrées à raison de 3 fr. 25.

Parmi les tarifs spéciaux de grande vitesse, on trouve : le G.V. n° 2 — billets collectifs pour excursions de sociétés ou écoles voyageant par groupe d'au moins dix personnes réduction de moitié sur les prix du tarif général ; le G.V. n° 3 — denrées avec le barème suivant :

De 0 à 200 km : 0 fr. 52 par tonne et par km.

De 201 à 400 km : 0 fr. 455 par tonne et par km.

Les tarifs spéciaux de grande vitesse et les tarifs de petite vitesse du Conakry-Niger sont dégressifs.

Il existe quatre classes de voyageurs, pour lesquelles les prix à percevoir sont fixés par les bases suivantes :

1<sup>re</sup> classe : 0 fr. 585 par voyageur et par km.

2<sup>e</sup> classe : 0 fr. 39 par voyageur et par km.

3<sup>e</sup> classe : 0 fr. 26 par voyageur et par km.

4<sup>e</sup> classe : 0 fr. 104 par voyageur et par km.

Pour les voyages aller et retour, la réduction est de 25 %.

De 401 à 600 km : 0 fr. 39 par tonne et par km.

Au delà de 600 km : 0 fr. 325 par tonne et par km.

Le G.V. n° 4 — produits maraîchers — prix indépendants de la distance : de 0 à 10 kg. : 1 fr. ; de 10 à 20 kg. : 6 fr. 65 ; de 20 à 30 kg. : 1 fr. 95 ; de 30 à 50 kg. : 2 fr. 60 ; le G. V. n° 5 — petits colis — taxes indépendantes de la distance : de 0 à 3 kg. : 1 fr. 95 ; de 3 à 5 kg. : 2 fr. 95.

Au tarif général de la petite vitesse, les marchandises sont divisées en cinq classes et taxées comme suit, par tonne et par km :

PARCOURS	CLASSES				
	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>
De 0 jusqu'à 200 km.	2 73	2 275	1 17	0,975	0,624
Pour chaque km en excédent de :					
200 jusqu'à 400 km	2 275	2 21	1 114	0 949	0 598
400 jusqu'à 600 km	1 95	2 015	1 118	0 936	0 585
600 km	1 69	1 95	1 04	0 91	0 559

Les principaux tarifs spéciaux sont le P. V. n° 1 — matériaux de construction — avec les bases suivantes pour les mêmes parcours que ci-dessus : 0,416 ; 0,39 ; 0,325 et 0,26 ; le P. V. n° 2 — légumes frais — produits du pays bases : 0,234; 0,195 ; 0,156 et 0,13; le P.V. n° 9 — sel — bases : 0,585 ; 0,4725 ; 0,39 et 0,325 ; le P.V. n° 14 — riz, maïs, mil, etc. — bases : 0,195 ; 0,156 ; 0,13 et 0,065 ; le P.V. n° 16 — caoutchouc — bases : 0,78; 0,65 ; 0,52 et 0,39 ; le P.V. n° 6 — animaux vivants — par wagon complet à deux essieux : bases de 0 à 200 km.: 0 fr. 78, de 201 à 400 km.; 0 fr. 65 ; au delà de 400 : 0 fr. 52 ; par wagon à 4 essieux les taxes sont doublées ; le P. V. n° 11 — karité — prix ferme : 81 fr. 25 ; le P.V. n° 12 — arachides — coton pressé en balles — laine pressée — prix ferme : 78 francs.

Les résultats de l'exploitation de 1905 à 1926 sont donnés dans le tableau suivant :

Années	Recettes	Dépenses	Excédent
1905	806.683 18	759.735 05	46.948 13
1906	994.086 21	889.645 43	104.440.78
1907	1.350.473 58	1.157.347 15	193.126 43
1908	1.483.136 76	1.225.457 71	257.679 05
1909	2.627.848 53	1.422.597 76	1.205.250 77
1910	3.086.195 28	1.871.235 51	1.214.95977
1911	4.472.342 64	2-369-975 43	2.102.367 21
1912	3.844.773 25	2.371.380 57	1.473.392 68
1913	3.408.028 48	2.326.378 69	1.081.64979
1914	2.660.263 32	2.299.954 45	360.308 87
1915	2.127.830 12	1.844.258 84	283.571 28
1916	2.785.029 93	1.741.135 53	1.043.894 40
1917	2.713.414 25	1.700.584 40	1.012.829 85

1918	3.020.043 36	2.062.043 94	957-999 42
1919	3.282.571 46	2.649.195 58	633.375 88
1920	5.380.462 14	3.212.800 05	2.167.662 09
1921	5.231.363 09	4.309.917 15	921.445 94
1922	6.115.789 88	5.889.947 63	225.842 25
1923	6.204.594 72	4.721.053 12	1.483.541 60
1924	7.341.985 36	5.588.667 57	1.753.317 79
1925	8.049.177 55	6.417.111 33	1.632.066 22
1926	8.761.990 85	7.554.786 66	1.207.204 19

Les anomalies que marque la progression du trafic marchandises pour les années 1923 à 1926 résultent de la jonction des deux chemins de fer Thiès-Kayes et Kayes-Niger et des difficultés rencontrées en 1924 et 1925 pour l'exploitation du Thiès-Niger. Immédiatement après la jonction, c'est-à-dire en 1924, une partie des produits qui utilisaient, tant à l'importation qu'à l'exportation, la voie Kouroussa Conakry s'est reportée sur la voie Bamako-Dakar. C'est ce qui explique le fléchissement que l'on constate dans le tonnage de marchandises transportées sur le Conakry-Niger pendant l'année 1924. Mais les transports n'ayant pu être effectués dans de bonnes conditions sur le Thiès-Niger en 1924 et au début de 1925, les usagers se trouvèrent dans l'obligation de réutiliser le chemin de fer de la Guinée pour l'évacuation des produits visés ci-dessus, ce qui a été la principale cause de l'augmentation du tonnage transporté sur ce railway en 1925.

Des améliorations très importantes ayant été apportées dans l'exploitation du Thiès-Niger au cours des années 1924 et 1925, les transports ont pu y être effectués normalement pendant l'année 1926, et un mouvement inverse se produisit, ce qui eut pour conséquence de faire diminuer le tonnage transporté sur le Conakry-Niger en 1926.

Le tableau suivant confirme que les variations du trafic marchandises pendant les années 1923 à 1926 sont bien dues aux causes qui viennent d'être indiquées :

Années	Tonnages importés par Conakry	Tonnages exportés par Kouroussa	Totaux
1923	15.600	7.088	22.688
1924	15.090	3.648	18.738
1925	22.322	5.537	27-859
1926	18.314	4.018	22.332

À la retraite  
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1935)

M. François Bonamico, inspecteur divisionnaire principal des Chemins de fer de l'Afrique Occidentale française, et qui fut un des piliers du Conakry-Niger, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite.

---

### Le problème des transports en Guinée

---

La situation est toujours difficile et ne semble pas pouvoir s'améliorer rapidement  
(*Paris-Dakar*, 16 juillet 1947)

En dépit des réclamations des usagers et, il faut le reconnaître, des efforts de nos cheminots, le chemin de fer est nettement déficient.

Les locomotives datent de 1904. Si la quarantaine est « la belle âge » pour les jolies femmes, il n'en est pas de même pour les locomotives. Elles auraient dû être remplacées en 1927. En 1937, il en restait 45 — bien décaties — et maintenant, il n'en reste qu'une vingtaine, qui auraient tant besoin d'un repos définitif.

En 1938, 12 locomotives et 2 autorails avaient été commandés à Dakar. La direction fédérale réduisit la commande à trois locomotives qui furent attribuées au chemin de fer du Cambrésis lorsqu'elles furent construites en 1940. Quant aux deux autorails, ils furent « piqués » au passage à Dakar par le D.N. [Dakar-Niger].

En 1944, le D.N. céda à la Guinée trois locomotives Mallet provenant des ateliers de Thiès.

Ces trois locomotives furent directement conduites du port au parc à ferraille du C.F.C.N.

Et voici le bilan à ce jour :

Le D.N. a cédé pour quelques mois au C.F.C.N. [Conakry-Niger] une Beyer-Garat, inutilisable sur notre réseau.

L'Abidjan-Niger a cédé au C.F.C.N. deux Cail et doit en envoyer une troisième. Arrivée le 8 mars, l'une de ces machines a pu être mise en service. La seconde est en réparation et très usagée.

Il est parvenu récemment de la Métropole une Mikado, révisés en usine, pouvant tirer un train d'une centaine de tonnes à 30 km/heure. On a omis de joindre le tender !

On croit pouvoir compter encore sur :

1 seconde Mikado ;

2 locomotives de manœuvre en gare ;

et les trois Mikado du Cambrésis, mais celles-là depuis le temps qu'on les espère ?

En raison du profil de la ligne de chemin de fer de Guinée et de l'importance du trafic bananier, les machines qui conviennent le mieux au réseau sont les Cail qui n'ont que trois mètres d'empattement rigide avec 35 km/h de moyenne horaire.

On estime, à la chambre de commerce, qu'il faudrait 15 Cail en parfait ordre de marche pour répondre aux besoins du trafic.

Le gouverneur général pour remédier à cet état de choses, avait préconisé la remise en état de la route parallèle à la voie entre Mamou et Kankan afin de permettre la circulation de camions pesant 8 tonnes.

La chambre de commerce se montre très réservée sur les résultats escomptés de cette mesure. Elle fait observer que : « les gros tonnages sont constitués par des palmistes et du riz, à la descente, et par du sel, à la montée. Aucun de ces produits ne pourra supporter les frais de 360 km supplémentaires de transport par route. Mamou n'offre, pour le moment, aucune facilité de transit et d'entreposage de forts tonnages. Rien ne dit que le chemin de fer sera en mesure avant longtemps d'assurer un trafic entre Conakry et Mamou. »

Il appert, en outre, que les Travaux publics manquent de moyens pour la réalisation d'une bonne route qui comporterait la traversée des rivières Milo, Niger, Tinkisso et Bafiny.

Le nouveau directeur du C.F.C.N., qui est attendu incessamment, va se trouver en face d'une situation bien difficile.

---

[La reprise de trafic ferroviaire](#)  
(Paris-Dakar, 16 novembre 1947)

.....  
Grâce à ses spécialistes, le Conakry-Niger va reprendre une cadence importante et les planteurs guinéens pourront ainsi assurer le transport des récoltes gravement compromis par la grève.

.....  
Une des grandes raisons qui freinent, d'ailleurs, la reprise générale du travail est la crainte de représailles de la part des grévistes. Mais de lourdes sanctions sont prises contre les atteintes à la liberté du travail.

C'est ainsi que, sur le réseau du Conakry-Niger, des cheminots reconnus coupables ont été condamnés à un mois de prison et 3.000 francs d'amende. Après cet exemple, l'embauchage a été de 200 personnes dans une seule journée.

J. H.

---